

L'élargissement du ring : un avenir tentaculaire

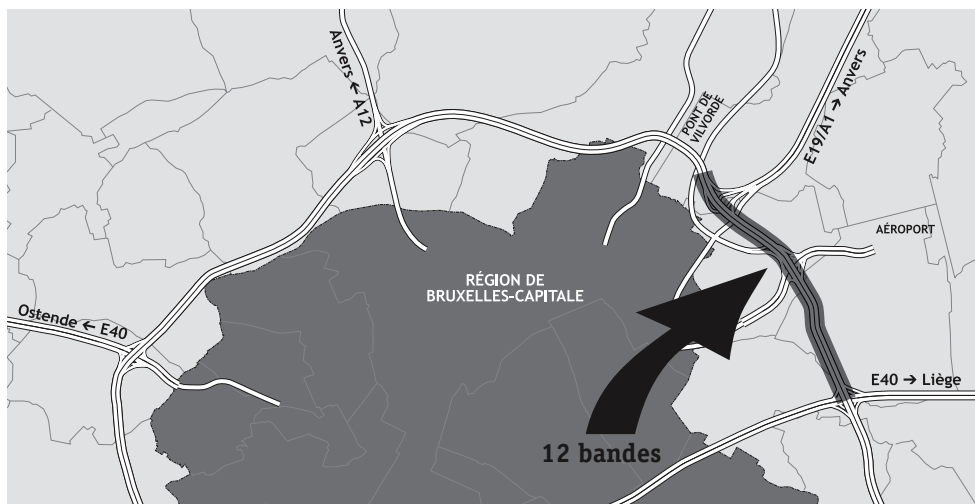


*Le 7 juillet 2008,
le gouvernement
flamand a rendu
public ses plans de
réaménagement
du ring au nord de
Bruxelles.*

**Coût de ces
grands travaux
inutiles :
un milliard
d'euros !**

Cet élargissement du ring concerne la zone septentrionale entre les autoroutes de Gand et de Liège. Pour résoudre les problèmes de saturation, le gouvernement flamand propose d'élargir les 6 bandes actuelles (1x3 bandes dans les deux directions) à 10 ou 12 (3 à 4 de transit + 2 bandes de circulation locale dans chaque sens).

Le dossier mis à l'enquête n'inclut la recherche d'aucune alternative. Il n'aborde à aucun moment les conséquences de ce type d'aménagement sur l'augmentation de la circulation et ce qu'elle induit en termes de risque climatique et de santé publique. La note va même jusqu'à suggérer que la qualité de l'air sera améliorée grâce à l'élargissement puisque celui-ci accroîtra la fluidité de la circulation. Le tout en ignorant lourdement qu'une conséquence première de ce type d'aménagement est l'effet d'appel. Plus de bandes signifie plus de voitures ! Un tel projet ne peut que mener à une saturation identique d'ici 5 à 10 ans. Coût des ces grands travaux inutiles : un milliard d'euros !



Si nous voulons opérer notre réorientation vers une mobilité durable, c'est dès maintenant que nous devons opérer les investissements nécessaires pour assurer la transition. L'élargissement du ring vient au contraire concurrencer les investissements durables en cours de façon totalement contre-productive.

Deux projets ferroviaires sont en effet prévus dans cette zone : le RER et le Diabolo. Ceux-ci visent à ouvrir cette région via de nouvelles infrastructures de transport public susceptibles de conduire au transfert modal. Si au côté de voitures embouteillées, des trains réguliers passent avec aisance, les gens n'hésiteront pas !

**L'élargissement
du ring vient
concurrencer
deux projets
ferroviaires...**

Enfin, ce projet exerce une pression énorme sur la biodiversité dont les atteintes constantes prennent des proportions de plus en plus alarmantes. Le tronçon entre la E-40 et la A12 traverse notamment de plein pied le Laerbeekbos situé en zone Natura 2000.

Tant que de tels projets d'extension autoroutière pèseront sur notre environnement, Inter-Environnement Bruxelles mènera les actions nécessaires pour s'y opposer et défendre le développement d'une autre mobilité.



PLUS D'INFOS

Surfez sur www.ieb.be/elargissement-du-ring

ieb****
inter-environnement
bruxelles

RUE D'EDIMBOURG, 26,
1050 BRUXELLES.
02/893 09 09
WWW.IEB.BE
INFO@IEB.BE

Des logements de qualité, en quantité et accessibles à tous les Bruxellois

La place du logement en Région bruxelloise est une préoccupation majeure d'Inter-Environnement Bruxelles.



L'association défend une mixité sociale par le logement ainsi qu'une mixité des fonctions dans la ville. Bruxelles doit être en mesure d'offrir un parc d'habitations diversifiées, accessibles à toutes les catégories sociales et pour tous types de ménages, des personnes seules aux familles nombreuses.

IEB est particulièrement attentif au suivi du Plan logement (qui concerne principalement l'implantation de nouveaux logements sociaux en différents endroits de la Région). Nous suivons de très près les projets de construction de ces nouveaux logements et revendiquons les exigences suivantes :

- Des appartements de qualité en termes de surface habitable.

**IEB est
particulièrement
attentif au suivi
du Plan logement**

- Des constructions qui répondent aux besoins des habitants, et en particulier pour les familles nombreuses.
- Un habitat durable, adapté aux nouvelles normes en terme de consommation d'énergie (Performance Energétique du Bâtiment : PEB) ceci afin de préserver notre environnement mais aussi pour réduire la facture énergétique des futurs locataires.
- Des logements proches des écoles, des commerces et autres services de proximité (antenne médicale, centre sportif, centre culturel...) et bien desservis par les transports en commun.

Nous menons également des actions auprès des riverains proches de ces futures zones de logement afin de favoriser l'accueil des nouveaux arrivants, désamorcer les craintes et veiller globalement, avec les habitants, à améliorer les projets.



Inter-Environnement Bruxelles est également actif pour la défense du droit au logement aux côtés d'associations comme le RBDH (Rassemblement Bruxellois pour le Droit à l'Habitat) ou le Ministère de la Crise du Logement qui occupe actuellement un bâtiment au 123 rue Royale.

Dans le même esprit, nous menons actuellement une campagne active de lutte contre les bâtiments vides, qu'ils soient privés ou publics, espaces de logements ou de bureaux. IEB, en partenariat avec le RBDH et le Bral (Brusselse Raad voor het Leefmilieu) invitent d'autres associations, fédérations, comités ou simples citoyens à rejoindre la Plateforme Logements Vides. En effet, le nombre de surfaces inoccupées à Bruxelles est indécent en regard de la hausse constante du prix des loyers et du manque cruel de logements à prix abordable, en particulier pour les ménages à faibles revenus. L'objectif de cette action est que les revendications de la Plateforme soient reprises dans « *un plan de lutte contre les immeubles vides* » par le nouveau gouvernement régional.

**IEB défend
le droit au
logement et
lutte contre les
bâtiments vides**



PLUS D'INFOS

Surfez sur www.ieb.be/plateforme-logement-vide

ieib
inter-environnement
bruxelles

RUE D'EDIMBOURG, 26,
1050 BRUXELLES.
02/893 09 09
WWW.IEB.BE
INFO@IEB.BE



inter-environnement
bruxelles

ÇA SE PASSE PRÈS DE CHEZ VOUS

Les arbres en ville: plantation, évolution et abattage



Toucher à un arbre en ville suscite bien des réactions épidémiques. IEB a aussi sa place dans ces débats.

L'arbre est un élément essentiel au paysage urbain. Il apporte sa touche de verdure et dessine les rues au travers d'alignement. En bouquet dans les parcs, il reproduit un semblant de nature au cœur de la ville.

L'arbre a un rôle esthétique mais également apaisant. Vous aimez le voir évoluer au gré des saisons et espérez qu'il en sera toujours ainsi.

Pourtant, tôt ou tard, l'arbre vieillit. Il est dans un environnement stressant. Les fosses de plantations limitent le bon développement et les agressions extérieures sont multiples (tassement des racines, branches arrachées, accidents avec différents véhicules, parasites,...).

A partir d'un certain stade, l'arbre dépérit. C'est un fait, on ne peut rien faire pour inverser la tendance. Dès lors, il faut oser prendre une décision qui va susciter de nombreuses polémiques

car on touche à la corde sensible de l'affectif. Il faut remplacer l'arbre. Avant que celui-ci ne contamine les autres ou ne risque de tomber sur des passants, il faut agir.

La Région a mis en place une équipe en charge de la gestion du patrimoine arboré. Ces fonctionnaires tentent d'anticiper les dépérissements et opérer des remplacements pour offrir aux habitants des spécimens ne présentant aucun risque et ayant également une belle allure.

Ainsi, il arrive de voir apparaître des demandes d'abattage d'alignements complets même si quelques arbres sur l'ensemble sont encore sains. Pour garantir un bon développement homogène et une survie aux nouvelles plantations, il ne faut pas qu'il y ait de compétition avec des arbres adultes qui risquent de leur faire de l'ombre.

Personne ne prend de plaisir à remplacer un arbre, pourtant, il faut

comprendre que cela est nécessaire. Après quelques saisons, les nouvelles plantations apporteront à nouveau leurs bienfaits à la population.

Certains abattages sont abusifs. Il va de soi qu'il convient d'être vigilant contre les abattages intempestifs mais en contrepartie, il convient également d'être compréhensif envers les opérations de remplacement d'arbres dûment justifiées.

Ce difficile équilibre, Inter-Environnement tente de l'atteindre, en concertation avec ses membres. Le sujet est polémique, il fait l'objet de débats passionnés, souvent conflictuels. C'est l'essence même d'IEB que d'animer ces débats.

Mais une chose est sûre: la meilleure manière de protéger nos arbres d'alignement, c'est d'améliorer leur environnement. En abandonnant la voiture au profit de la marche à pied, du vélo et des transports en commun, en réduisant notre consommation énergétique et en interpellant sans cesse nos gouvernants sur l'urgence de ces enjeux.




inter-environnement
bruxelles

RUE D'EDIMBOURG, 26,
1050 BRUXELLES.
02/893 09 09
WWW.IEB.BE
INFO@IEB.BE

Antennes relais : le point en Région bruxelloise

La prolifération des antennes relais (GSM, UMTS,...) sur les toits bruxellois suscite de vives réactions auprès des citoyens inquiets des impacts qu'elles peuvent avoir sur leur santé.



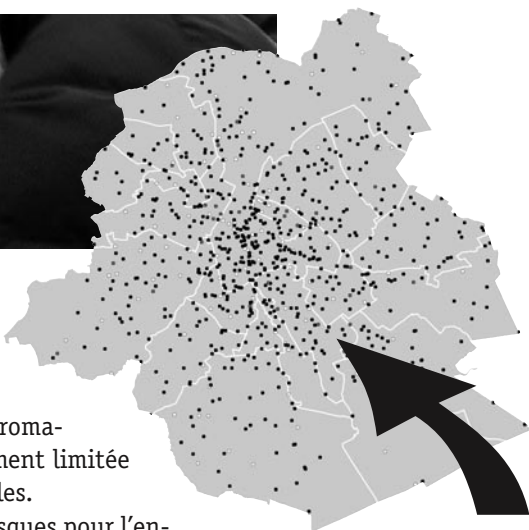
De nombreuses études scientifiques ont été réalisées ou sont en cours de réalisation. Elles s'accordent toutes sur l'existence des effets thermiques. La norme fédérale de 20,6 Volts/mètre fut d'ailleurs établie sur base de ces effets thermiques étudiés en appliquant un coefficient de sécurité.

Cependant, les scientifiques n'ont encore abouti à aucun consensus ferme quant aux effets non thermiques des ondes sur la santé. Néanmoins, de plus en plus d'études indépendantes indiquent la forte probabilité d'effets graves pour notre organisme.

Actuellement, la polémique porte sur le niveau d'intensité d'exposition à partir duquel se produisent des effets délétères.

Depuis plus d'un an, IEB prônait une diminution de la norme relative aux champs électromagnétiques ainsi que l'imposition d'un permis d'environnement pour toute installation d'antennes.

C'est chose faite maintenant en Région bruxelloise. Depuis mars 2009, une nouvelle ordonnance amène un cadre réglementaire pour cette matière. Les antennes relais nécessiteront désormais



un permis d'environnement permettant enfin la prise en compte des inquiétudes de la population quant aux risques sanitaires.

La norme d'exposition aux ondes électromagnétiques sera quant à elle progressivement limitée à la valeur maximale de 3 V/m à Bruxelles.

Si la nouvelle ordonnance réduit les risques pour l'environnement global, vos comportements peuvent également faire la différence dans votre environnement direct.

L'émetteur du GSM, même si il est de plus faible puissance qu'une antenne relais, s'utilise directement contre la tête de l'utilisateur. De ce fait, il est susceptible de causer beaucoup plus de dégâts sur l'organisme.

Il y a toujours une antenne GSM près de chez vous!

**IEB prône
une utilisation
rationnelle
du GSM**

IEB prône une utilisation rationnelle du GSM:

- Réduisez votre temps d'appel.
- Envoyez plutôt des messages.
- Tenez vous éloigné de votre GSM quand vous ne l'utilisez pas.
- Evitez d'appeler dans les endroits où il y a peu de réception.
- Evitez de vous déplacer pendant vos appels.

Le GSM et les antennes relais ne sont d'ailleurs pas les seuls producteurs de rayonnements. Le wifi, le four micro-ondes, le téléphone portable DECT, le baby phone, émettent autant voire même plus d'ondes nocives pour notre santé!

Soyez vigilant, appliquez le principe de précaution à toutes les technologies sans fils et préférez les systèmes filaires.



PLUS D'INFOS

- IEB : www.ieb.be/article/1568
- Teslabel Coordination : www.teslabel.be
- Jean-Luc Guilmot : www.001.be.cx
- Jean-Marie Danze : www.delvaux-danze.be
- Etudes et Vie : www.etudesetvie.be


inter-environnement
bruxelles
RUE D'EDIMBOURG, 26,
1050 BRUXELLES.
02/893 09 09
WWW.IEB.BE
INFO@IEB.BE

SEMAINE DE LA MOBILITÉ

« Mon quartier respire ! » Des actions citoyennes pour une mobilité durable

A l'occasion de la Semaine de la mobilité, IEB lance un appel à projets qui encourage les actions citoyennes pour une mobilité durable.



A ssez de l'omniprésence de la voiture en ville et de ses conséquences en termes de qualité de vie dans les quartiers, de santé, de confiscation de l'espace public au détriment des autres usages et usagers,... ? Envie de faire quelque chose ?

de faire quelque chose ?



La Semaine de la mobilité est le moment idéal pour repenser notre mobilité et sensibiliser les citoyens et les pouvoirs locaux à la mobilité durable. Chaque année, suite à l'appel à projets d'IEB et du Bral, une douzaine de projets réalisés par des groupes d'habitants, des collectifs ou des associations se concrétisent dans divers quartiers de Bruxelles afin de promouvoir des modes de déplacements alternatifs au « tout à la voiture ».



Quelques exemples d'actions :

- L'occupation de voiries de quartier avec des actions conviviales et la sensibilisation des automobilistes,
- Un débat sur la rue idéale,
- La création d'une zone de rencontre temporaire ou d'un salon urbain,
- La reconversion d'espaces de stationnement voitures en carrés de verdure,
- Le relevé des points noirs et des voies royales pour les cyclistes,
- L'information, la sensibilisation aux enjeux de la mobilité,...

**Des actions
citoyennes
pour une mobilité
durable**

Et cela dans un esprit participatif et convivial.



PLUS D'INFOS

Surfez sur www.ieb.be/article/1949



ieb****
inter-environnement
bruxelles

RUE D'EDIMBOURG, 26,
1050 BRUXELLES.
02/893 09 09
WWW.IEB.BE
INFO@IEB.BE

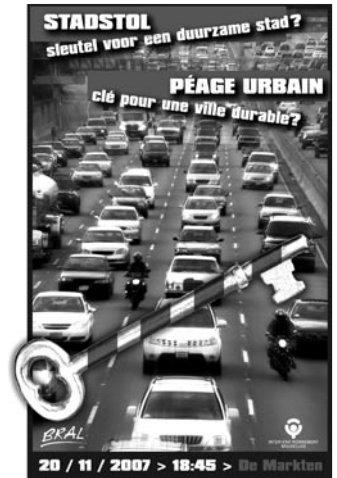
Un péage urbain pour Bruxelles

Un péage urbain pour diminuer la pression automobile et développer les transports publics.

Le péage urbain fait partie de ce train de mesures pouvant être perçue comme irritante mais dotée d'un potentiel de dissuasion automobile important et permettant d'atteindre avec efficacité une réduction importante des émissions de CO₂ et des émissions polluantes au profit de la qualité de vie de tous.

Les coûts liés à l'usage de la voiture sont astronomiques pour la Région, pour ses habitants et son environnement : coûts directs (perte de temps dans les encombrements), coûts sociaux (maladies et décès liés à la pollution), coûts environnementaux (changement climatique, pollution) sans compter l'encombrement de l'espace public et les dégâts portés au patrimoine. Les coûts externes liés à la voiture sont considérés comme quatre fois plus élevés que ceux du transport public. Instaurer un péage, c'est internaliser une partie des coûts externes de la voiture et rééquilibrer la balance au profit des modes de transport dits doux.

Facturer aux automobilistes les coûts externes liés à l'usage de la voiture



Les péages urbains se multiplient (Londres, Stockholm, Berlin, Cologne, Milan,...) sous différentes formules et font leur preuve en diminuant la pression automobile de 15 à 20%. Les entités urbaines par leur densité et le réseau de transports en commun développé qu'elles peuvent offrir sont un lieu de prédilection pour réguler nos mobilités.



Péage à 500 m

Inter-Environnement Bruxelles plaide pour un péage urbain «*intelligent*» c'est-à-dire établi sur un territoire pertinent par rapport aux effets attendus. Il pourrait ainsi s'organiser autour des zones de bureaux qui génèrent un important trafic de transit et sont pourtant bien desservies par les transports publics. A terme, la technologie du GPS permettra de moduler le péage en fonction de la nocivité du véhicule et de ses heures d'usage. En attendant, le système londonien de

reconnaissance automatique de la plaque d'immatriculation apparaît comme une solution raisonnable au coût faible et à la mise en œuvre aisée.

Pourquoi attendre ? Le péage urbain a fait ses preuves, tant en termes d'efficacité qu'en termes de rentabilité. Ce n'est pas une mesure extrémiste car elle permet la présence automobile tout en affichant clairement son coût. Pour être réellement bénéfique à tous, les recettes du péage doivent être affectées au bénéfice des transports en commun, des piétons et des cyclistes.



Le péage urbain aux portes de Bruxelles :
la clé d'une ville humaine



Inter-Environnement Bruxelles

Coûts de l'usage de la voiture en Région bruxelloise

- Diminution de l'espérance de vie : 15,4 mois.
- Coût annuel pour la santé : 811 millions d'euros.
- Coût annuel de la congestion : 180 millions d'euros.
- Coût annuel pour les bâtiments : 70 millions d'euros.
- Nuisance sonore : 34 euros/hab/an.
- Occupation de l'espace public : la voiture consomme 4 fois plus d'espace qu'un vélo.
- Coût à terme lié aux émissions de CO₂.



PLUS D'INFOS

Surfez sur www.ieb.be/le-peage-urbain-a-bruxelles



inter-environnement
bruxelles

RUE D'EDIMBOURG, 26,
1050 BRUXELLES.
02/893 09 09
WWW.IEB.BE
INFO@IEB.BE

Le compostage pour éviter que vos déchets ne partent en fumée

IEB assure la promotion du compostage individuel, du vermicompostage ou du compostage de quartier.

A Bruxelles, plus de 500 000 tonnes de déchets non triés partent en fumée chaque année ! C'est l'équivalent en poids de 500 000 voitures empilées l'une sur l'autre. Une colonne de carcasses entre Bruxelles et Madrid ! (Ou toute autre comparaison imagée...)

Pourtant, une bonne partie des déchets actuellement incinérés pourrait éviter le chemin de l'incinérateur et être valorisée. C'est



le cas par exemple pour les déchets organiques de cuisine et/ou de jardin qui représentent 42% des déchets ménagers non triés. A Bruxelles 34% des ménages possèdent un jardin et sont donc susceptibles de composter leurs déchets et de transformer ceux-ci en un amendement riche, le compost. Parmi ceux qui ne possèdent pas de jardin, il en existe également un nombre non négligeable qui possèdent une cave, une cour ou un balcon. Autant d'endroits où pourrait se dérouler un vermicompostage... Le compostage de quartier est également une solution pour ceux qui n'ont pas de jardin et représente une occasion de développer un projet communautaire.





C'est pourquoi Inter-Environnement Bruxelles collabore avec Bruxelles Environnement – IBGE depuis plusieurs années, à la promotion du compostage individuel, du vermicompostage ou du compostage de quartier. Grâce à plus de 300 maîtres-composteurs bénévoles formés, cette sensibilisation peut se faire au niveau local, dans les quartiers ou les communes et aboutir



à des projets de compostage de quartier (comme à Saint-Gilles, Watermael-Boitsfort, Uccle ou encore Bruxelles-Ville), de compostage à l'école ou tout simplement chez des particuliers.

De son côté IEB montre l'exemple en vermicompostant ses déchets organiques de bureau!

Saviez-vous que :

- A Bruxelles, le tri sélectif ne s'opère que sur base volontaire?
- A Bruxelles, tout le monde paie la même taxe forfaitaire, quelle que soit la quantité de déchets produits?

IEB réclame la mise en place d'un système de paiement des déchets produits, qui inciterait davantage les Bruxellois à changer leur comportement et à composter leurs déchets.

Intéressés de vous former en tant que maître-composteurs et de participer ainsi à la valorisation des déchets à Bruxelles? Contactez-nous : Inter-Compost, 02/893 09 04.



PLUS D'INFOS

Surfez sur www.ieb.be/compost


inter-environnement
bruxelles

RUE D'EDIMBOURG, 26,
1050 BRUXELLES.
02/893 09 09
WWW.IEB.BE
INFO@IEB.BE

L'enquête publique, qu'est-ce que c'est?

*Une affiche rouge
apparaît dans
votre quartier.
Que faire?*



Organisée par les communes, l'enquête publique sert à informer les habitants, via une affiche rouge placée sur les lieux, des travaux prévus dans leur quartier. Elle offre également la possibilité à toute personne qui le souhaite d'émettre son avis à propos des travaux projetés.

La durée d'une enquête publique est de 15 ou 30 jours en fonction de la nature des travaux proposés. Durant ce laps de temps, il est possible de consulter, chaque jour d'ouverture (entre 9h et 12h) et au moins une soirée par semaine, le dossier ou d'obtenir des explications techniques auprès du service de l'urbanisme de l'administration communale où le dossier est à l'enquête.

Peu après l'enquête publique, une Commission de concertation réunit les autorités et organismes compétents (la Région, la commune, l'IBGE...) pour statuer sur les permis d'urbanisme et/ou d'environnement demandés.

Cette Commission a le devoir d'écouter sans nécessairement les suivre tant les arguments et les remarques du demandeur que celles des citoyens. Après la séance publique, la Commission

**Un outil
démocratique qui
défend les droits
des habitants et
la qualité de vie
en ville**

se retire pour délibérer. Elle remet ensuite un avis favorable ou défavorable sur le projet.

Les personnes qui désirent émettre des observations peuvent le faire durant toute la durée de l'enquête, soit par écrit auprès du Collège des Bourgmestre et Echevins de l'administration communale concernée, soit oralement auprès de l'agent responsable au service communal de l'urbanisme. Si quelqu'un désire intervenir oralement lors de la réunion de la Commission de concertation il doit préalablement en faire la demande par écrit et ce pendant la période où le dossier est à l'enquête.



L'ACTION D'IEB

L'asbl Inter-Environnement Bruxelles passe en revue l'ensemble des avis d'enquêtes publiques publiés par les 19 communes et en dresse l'inventaire qu'elle diffuse via son site www.ieb.be.

Par ailleurs, les dossiers qui nécessitent une attention particulière en raison de certains critères patrimoniaux, urbanistiques ou environnementaux sont annoncés via notre newsletter électronique.

En 2008, IEB est intervenu sur l'ensemble du territoire de la région dans pas moins de 80 dossiers à l'enquête pour défendre les droits des habitants et la qualité de vie en ville. Ce travail permanent est réalisé en étroite collaboration avec les habitants et les comités de quartiers bruxellois dont IEB est la fédération.

**En 2008, IEB
est intervenu
dans pas moins
de 80 dossiers
qui été soumis
à l'enquête
publique**



PLUS D'INFOS

Surfez sur www.ieb.be/rubrique/enquetes-publiques/mode-demploi

ieb****
inter-environnement
bruxelles

RUE D'EDIMBOURG, 26,
1050 BRUXELLES.
02/893 09 09
WWW.IEB.BE
INFO@IEB.BE

To BILC or not to BILC?

IEB EN RECOURS CONTRE L'OCTROI DES PERMIS D'ENVIRONNEMENT ET D'URBANISME

*Le projet concerne
une extension
du centre TIR
existant. Le centre
TIR est un centre
d'entreposage de
marchandises qui
sont exclusivement
transportées par
camions.*

Le TIR génère environ 2 500 mouvements de véhicules par jour dont 600 mouvements de camions de plus de 3,5 tonnes. Le BILC (Brussels International Logistic Center) générera une augmentation de ces mouvements de camions de l'ordre de 60%.

UN CENTRE LOGISTIQUE ROUTIER AU CENTRE-VILLE?

Sous prétexte de canaliser le flux des camions de marchandises et de les empêcher de rentrer dans le centre-ville, le Port de Bruxelles propose de placer son centre logistique (un équipement de taille moyenne, dans lequel les gros camions seraient déchargés au profit de camionnettes chargées de la livraison finale) à quelques centaines de mètres de la Grand-Place. Une contradiction que personne ne s'explique...



RETROACTES

Dès juin 2008, lorsqu'Inter-Environnement Bruxelles et l'Arauc forcent le débat public sur ce projet dans les cartons du Port de Bruxelles depuis de nombreuses années, la plupart des responsables politiques ne supportent plus l'idée que du bout des lèvres. Seul l'accord du gouvernement qui acte le projet semble les empêcher de l'enterrer. Pourtant, le projet est ancien, le contexte a considérablement changé: hausse du prix du pétrole, place de la pollution dans le débat public mais surtout le recul que l'on a par rapport à des projets similaires mis en œuvre ailleurs sont autant d'arguments pour abandonner l'idée d'implanter un centre logistique routier en plein centre-ville.

Pourtant, une demande de permis est déposée à la fin de l'été 2008. Sous la pression de certains comités de quartier et des

associations, la commission de concertation conseille au gouvernement de demander qu'une étude d'incidence environnementale soit menée. Un conseil que le gouvernement ne suivra pas, obligeant Inter-Environnement Bruxelles à déposer un recours contre la délivrance du permis d'environnement. Recours jugé non fondé par le Collège d'Environnement, qui a même délivré un permis moins contraignant que prévu, accédant aux arguments du Port de Bruxelles, désirant voir les plages horaires d'exploitation du site étendues la nuit et aux heures de pointe.

**Vous voulez
participer à la
mobilisation ?
Contacter nous
au 02/893 09 09
ou info@ieb.be**

IEB, avec le Bral, l'Arau et deux riverains ont décidé de forcer le gouvernement à statuer sur le projet en déposant un recours contre la décision du Collège de l'Environnement. Le gouvernement devrait se prononcer dans les prochains jours.

UN VÉRITABLE PROBLÈME DE GESTION DES AFFAIRES PUBLIQUES

Le BILC n'a fait l'objet d'aucune étude récente sérieuse. Pire, les pouvoirs publics n'ont aucune idée de la réalité du transport de marchandises dans la Région. Pour preuve: le nouvel accord du gouvernement fraîchement élu acte la nécessité de mener une étude sur les besoins en transport de marchandises à Bruxelles. Comment peut-on décider de l'implantation d'un tel projet sans savoir s'il est pertinent ?

D'un point de vue économique, les spécialistes du secteur jugent que le manque d'accessibilité du site du BILC (lié à la congestion croissante de l'avenue du Port) le condamne à brève échéance. Les projets comparables financés par le privé sont d'ailleurs implantés à proximité du ring. Aucune étude n'a été menée pour évaluer la concurrence de ces projets avec celui du BILC. Aucune information non plus sur l'effet que pourrait avoir l'augmentation de la congestion sur les activités économiques déjà implantées sur le trajet des camions. Pourtant, si le projet, qui compte sur une durée d'exploitation de 40 ans (jusqu'en 2050!) pour péniblement se rentabiliser, venait à pérecliter, c'est au contribuable que l'on présentera l'ardoise, le projet étant financé par des emprunts garantis par la Région pour un montant total de 50 millions d'euros !



*Surfez aussi sur le site
des riverains :
www.no-bilc.be*



PLUS D'INFOS

Surfez sur www.ieb.be/to-bilc-or-not-to-bilc-un-centre-logistique-routier-au-centre-ville

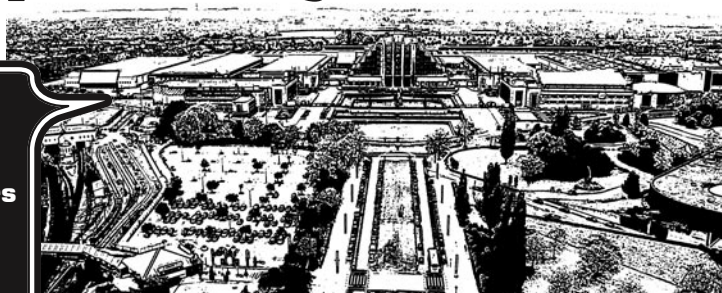

inter-environnement
bruxelles
RUE D'EDIMBOURG, 26,
1050 BRUXELLES.
02/893 09 09
WWW.IEB.BE
INFO@IEB.BE



ÇA SE PASSE PRÈS DE CHEZ VOUS

Méga centre commercial au Heysel, méga flop pour la Région

Le PDI rêve d'une ville plus attractive pour les investisseurs étrangers. Au programme : un centre commercial, un centre de congrès international et une salle de spectacle d'envergure.



En vertu du Plan de développement international (PDI), le site du Heysel est pressenti pour accueillir d'importantes infrastructures dont un centre commercial d'envergure d'environ 100 000 m² (à titre comparatif, le City 2 fait 35 000 m²). Il est évident qu'un tel centre en bordure de la Région viendra concurrencer les noyaux commerçants du centre-ville. Les études montrent une corrélation significative entre le déclin des centres commerciaux urbains et l'existence de shopping-centers périphériques. Ces derniers accentuent l'usage de la voiture, provoquent un gaspillage des sols, une banalisation de l'architecture et désertifient les centres-villes.

Pour quelques emplois créés, combien disparaissent ?

DES CONSÉQUENCES INSOUTENABLES EN TERMES DE MOBILITÉ

La mobilité est au cœur de l'attractivité commerciale. Si le site du Heysel est desservi par une ligne de métro, celle-ci doit déjà drainer un flux important lié aux activités touristiques et de loisir du site (Kinépolis, Océade, Mini-Europe, Brupark) et à l'organisation des salons, sans compter l'offre accrue envisagée sur le site (salle de



La gentrification en débat

La gentrification pose très directement la question de la cohabitation et des rapports de force entre différentes classes sociales, et de l'inégale répartition des richesses et du territoire.

A Bruxelles comme dans toutes les grandes villes, l'on voit s'affronter intérêts contradictoires et potentiellement conflictuels. Ainsi, la gentrification est le terme employé pour désigner divers processus conduisant à l'éviction des populations des quartiers populaires au profit de populations plus aisées, ou simplement moins précarisées. La gentrification concerne à l'évidence un élément fondamental de l'urbain : pouvoir habiter, se loger. Elle pose très directement la question de la cohabitation et des rapports de force entre différentes classes sociales et de l'inégale répartition des richesses et du territoire.

Cette année 2009-2010, IEB proposera à son assemblée générale de mettre de thème en débat(s). Un thème qui nous conduira à envisager les mécanismes de solidarité et de justice sociale, non sur la seule base d'une idéologie abstraite de l'intérêt général, mais sur leur capacité à véritablement peser dans le champ des intérêts contradictoires en présence. Quitte, si nécessaire, à assumer de prendre le parti des uns contre les autres, ce qui conduit aussi, presque inévitablement IEB à s'interroger sur les caractéristiques sociales dominantes en son sein...

UN THÈME CONFLICTUEL

Le thème de la gentrification met aussi en évidence des conflits, et en tous cas des désaccords importants, quant à la manière de penser la ville et ses évolutions. A ce titre, ce thème apparaît très riche en dissensus potentiels. Ne serait-ce d'ailleurs que parce que le phénomène lui-même est loin d'être reconnu par tous. Par exemple,



la doctrine de la Région prétend qu'il reste tout simplement inexistant à Bruxelles. D'autres admettent son existence, mais vantent certains de ses bienfaits, voire l'appuient explicitement. Certains, par contre, dénoncent la gentrification comme une manière insidieuse (elle n'implique pas d'expulsions brutales mais se contente de faire jouer « *les lois du marché* ») d'évincer les classes populaires des quartiers centraux.

En l'absence de dispositifs de régulation, seuls les propriétaires sont en mesure de tirer parti de ces opérations (en profitant soit de l'amélioration de leur environnement urbain, soit de la plus-value engendrée). Mais rarement le reste des habitants en place, peu à peu forcés d'aller s'installer ailleurs (ou de se reloger dans de petits logements surdivisés ou en mauvais état), et de laisser la place à de nouveaux habitants de profil plus aisé, plus rentables fiscalement parlant.



UN DÉFI POUR LA MOBILISATION

La gentrification procède d'un mécanisme d'éviction lent, diffus et progressif, touchant les individus un à un et non collectivement, elle est assez peu susceptible de susciter spontanément de larges réactions collectives parmi les populations locales menacées. D'autant plus que le caractère sélectif de la démocratie participative (qu'il s'agisse des participations sous l'égide de la Région, mais aussi... des comités de quartier) conduit généralement à privilégier la voix des propriétaires locaux plus que des locataires, des classes moyennes diplômées plus que des classes populaires, bref de ceux-là même qui ont souvent le moins de raisons de s'opposer aux mutations sociales excluantes de leur quartier. Ceci pose dès lors la question d'un éventuel développement d'actions d'impulsion en amont des mobilisations locales. Une question à laquelle IEB, fédération des comités de quartiers bruxellois se doit d'essayer de répondre !

La gentrification procède d'un mécanisme d'éviction lent, diffus et progressif, touchant les individus un à un et non collectivement, elle est assez peu susceptible de susciter spontanément de larges réactions collectives parmi les populations locales menacées.



PLUS D'INFOS

Si ce sujet vous intéresse, si vous avez envie de participer à la réflexion, si vous avez le sentiment d'être vous-même un gentrificateur, voire d'avoir été gentrifié, n'hésitez pas à prendre contact avec nous via info@ieb.be ou en téléphonant au 02/893 09 09.


inter-environnement
bruxelles
RUE D'EDIMBOURG, 26,
1050 BRUXELLES.
02/893 09 09
WWW.IEB.BE
INFO@IEB.BE

La densification en débat



Face au défi démographique entériné dans le débat électoral et suite à la prise en compte croissante de l'importance du défi climatique et environnemental, le mot d'ordre du prochain Plan Régional de Développement Durable concocté par le nouveau gouvernement bruxellois pourrait bien être la densification.

Car la densification permet d'augmenter l'offre en logement sur un territoire limité. Elle permet de mutualiser des investissements lourds dans les transports en commun (comme le métro). Elle permettrait en outre de réduire les besoins de déplacements entre les activités : logement, travail, loisirs, éducation, culture, commerce...

Nul doute donc que le monde de la promotion immobilière recycle dans la densification une partie des capitaux spéculatifs se dégageant de la bulle des bureaux, et de la bulle financière un peu dégonflée par la crise. Il y a donc un véritable enjeu à ne pas laisser se construire sous leur férule un monopole idéologique sur la question.

UN ENJEU PLUS COMPLEXE QU'IL N'Y PARAÎT...

D'autant que le thème est plus complexe qu'il n'y paraît. Car il y a de multiples manières de densifier la ville. Il ne s'agit pas seulement de choix urbanistiques, mais également de choix

On peut montrer qu'un surcroît très important de population pourrait être logé dans la ville actuelle, sans aucune construction nouvelle, si les logements n'étaient affectés selon les « lois du marché ».

politiques et sociaux fondamentaux. Ainsi, par exemple, on peut montrer qu'un surcroît très important de population pourrait être logé dans la ville actuelle, sans aucune construction nouvelle, si les logements étaient affectés non pas selon les « *lois du marché* », qui aboutissent à l'existence de très nombreux logements sous-occupés (peu densément occupés), mais sur base des besoins liés à la taille des ménages.

DÉPASSER LE CONFLIT ENTRE URBAINS ET NATURALISTES...

C'est pourquoi, cette année 2009-2010, IEB proposera à son assemblée générale de mettre le thème de la densification en débat(s).

Un thème qui pourrait permettre de travailler activement non seulement des divergences classiques entre, par exemple, les défenseurs de la nature et les militants plus « *urbains* », mais aussi des désaccords au sein même de ces deux groupes : alors que certains environnementaux peuvent défendre une conception « *ramassée* » (densifiée) et moins énergivore de l'ensemble ville + banlieue, d'autres pourront y voir une grave menace sur la qualité environnementale de la ville centrale et médiane actuelle. Sur une base toute différente, certains urbains peuvent préconiser une très forte densification des banlieues sur des axes RER, mais s'inquiéter des hausses foncières excluantes auxquelles pourrait conduire la construction de grands complexes de logements de luxe bien équipés (comme la tour Aténor au bord du canal).

REJOIGNEZ-NOUS !

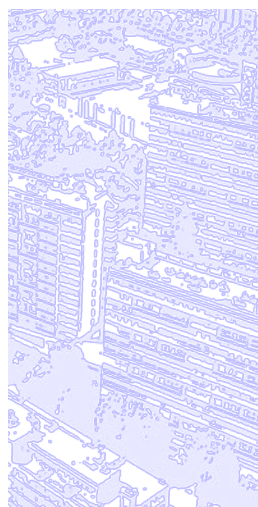
La ville dense s'oppose-t-elle à la présence de la nature en ville ? Est-il judicieux de se lancer dans l'aménagement des dernières réserves foncières bruxelloises ? Ne faut-il pas penser à dédensifier certaines zones trop minérales ? La mixité des fonctions et le PRAS sont-ils compatibles ?

Voilà autant de questions que pose la ville dense et qu'IEB se propose de débattre avec les Bruxellois.



PLUS D'INFOS

Si ce sujet vous intéresse, si vous avez envie de participer à la réflexion, n'hésitez pas à prendre contact avec nous via info@ieb.be ou en téléphonant au 02/893 09 09.



 **ieb**
inter-environnement
bruxelles

RUE D'EDIMBOURG, 26,
1050 BRUXELLES.
02/893 09 09
WWW.IEB.BE
INFO@IEB.BE