

# Bruxelles en mouvements

Périodique édité par  
Inter-Environnement Bruxelles  
Rue d'Edimbourg, 26, 1050 Bruxelles  
N°233 – 10 mars 2010

Le tout électrique  
un secteur bien branché

# LE TOUT ÉLECTRIQUE, UN SECTEUR BIEN BRANCHÉ ?

## 1. Introduction

### EN BREF

*Les sources actuelles de la production d'électricité se tarissent et sont polluantes. Pourtant, le recours aux énergies renouvelables se fait attendre. Ce dossier examine, dans quelques domaines, les freins qui empêchent tout changement de technologies et de comportements pour une meilleure gestion des ressources.*



MATTHIEU SONCK

Couverture : François Hubert

**L**e secteur électrique fait tout pour maintenir ses filières de production classiques basées sur l'énergie fossile et nucléaire. Feignant ignorer l'épuisement des ressources en énergie fossile et les problèmes de recyclage et de sécurité du nucléaire, les initiatives publiques et le marché continuent de soutenir la fuite en avant. Le développement de la production électrique repose sur l'incitation des consommateurs à des comportements énergivores. Ce sont ces comportements qu'Inter-Environnement Bruxelles remet en question en analysant trois types de situations. Le salon de l'auto et les primes pour la voiture électrique le rappellent encore : l'automobile est un marché très porté sur la séduction. C'est pourquoi la voiture électrique tente de surfer sur la vague des énergies vertes et de renforcer le mythe de la voiture non polluante. Notre dossier précédent, consacré à la Cityvision, a insisté sur le scénario d'une ville durable qui se passe autant que possible de la voiture. Notre analyse démontre ici que, sans le développement des énergies renouvelables, la voiture électrique ne contribue qu'à renforcer les filières de production polluantes.

La deuxième partie de ce dossier s'atta-

que aux arguments derrière lesquels se profile la remise en cause de la sortie du nucléaire. A coups des rapports et de campagnes médiatiques, le lobby nucléaire tente de prolonger la durée de vie des centrales nucléaires. Dans ce scénario, on s'oriente vers davantage de nucléaire. La question essentielle est de savoir comment produire de l'énergie autrement. Tant que le secteur électrique nucléaire sera (fortement) financé pour sa survie (relativement brève), les investissements pour les filières d'énergies renouvelables resteront marginaux.

Enfin, la troisième partie porte sur l'analyse des conséquences de différents types de comportements sur la consommation d'énergie. Au-delà des questions de l'usage des appareils et des ressources énergétiques, cette analyse relève l'importance de la dimension sociale pour inventer des solutions aux enjeux énergétiques.

Ce dossier tend des pistes pour remettre en question des modèles de consommation, les produits et les pseudo-énergies non polluantes. Mais surtout, il a pour but d'inciter à des comportements citoyens capables d'opérer des choix dans nos consommations et des changements dans notre mode de vie.

## 2. Copernic, où es-tu?

*Il y a 5 ans, la FEBIAC voyait le moteur diesel comme la solution pour répondre aux enjeux de Kyoto<sup>[1]</sup>. L'année dernière, c'est la voiture électrique que la FEBIAC mettait à l'honneur<sup>[2]</sup>. Cette option réduira t-elle les émissions de CO<sub>2</sub>? Voici notre analyse...*



Depuis peu, l'industrie automobile a été contrainte de changer radicalement son point de vue public sur la question de la voiture électrique. Une révolution? Que nenni, on peut prédire au secteur de l'automobile basé sur le bon vieux moteur «à explosion» des parts de marché encore fort confortables pour de nombreuses années...

«Ah bon?», nous demandera le Secrétaire d'Etat à la fiscalité verte, Bernard Clerfayt, qui propose depuis cette année une prime allant jusqu'à 9 000 euros (6 mois de salaire!) à tout acheteur d'une voiture électrique.

«Ben oui.» Car la voiture électrique coûte cher. En cause : le prix des batteries. Il est prohibitif et double le prix d'une petite citadine. C'est d'ailleurs pour cette raison que la FEBIAC, qui réclamait des aides publiques il y a à peine 5 ans pour investir massivement dans la «technologie diesel de l'avenir» remet le même couvert pour la voiture électrique, son nouvel Eldorado. Mais sans prime à l'achat, point de salut pour celle-ci. Et vu les finances de l'Etat, on peut déjà prédire aux primes à la voiture électrique le même destin que celui

réservé aux primes accordées un temps aux particuliers qui décidaient d'investir dans les panneaux photovoltaïques<sup>[3]</sup>. D'où la nécessité pour le secteur automobile de trouver un moyen de rapprocher le coût de l'usage des véhicules électriques du niveau de celui des voitures conventionnelles. Les batteries sont trop chères? «Louons-les!» Voilà une solution qui, si elle met à mal l'argument commercial du «rouler électrique ne coûte que 1€/100 km», rend un peu plus crédible le modèle économique de la voiture électrique. Mais cette solution ne recueille pas forcément l'approbation de tous. Ainsi, dans un article récent, le moniteur de l'automobile français, que l'on ne peut pas vraiment placer au rang des plus ardents défenseurs de l'environnement, faisait remarquer que ce modèle poussait à la consommation: les batteries louées sont d'autant plus rentables que l'on roule beaucoup. Autant continuer avec un bon petit diesel, concluait l'article.

### Rouler plus propre?

La question du modèle économique étant réglée, penchons-nous sur les émissions de CO<sub>2</sub>. Les uns<sup>[4]</sup> nous disent que le ren-

[1] «Le moteur diesel : une technologie d'avenir», Febiac, novembre 2005.

[2] «Voiture électrique : l'avenir pour la Belgique?», Febiac, Mai 2009.

[3] Cette défunte politique de subventionnement du propriétaire privé en recherche pour son bas de laine d'un rendement meilleur et moins risqué que l'imprévisible Bourse. Ou pire, celui qui, comme à l'âge d'or des marchés financiers (avant que la bulle internet n'éclate), empruntait pour acheter des actions de start-up improbables (dans le cas qui nous occupe, c'était pour acheter des panneaux), persuadés que faire de l'argent avec de l'argent en investissant dans l'économie virtuelle (dans ce cas-ci, c'est le *new sustainable deal*) serait sans conséquence sociale.

[4] [www.terra-economica.info/pour-ou-contre-la-voiture.html](http://www.terra-economica.info/pour-ou-contre-la-voiture.html)

[5] Pour faire court, le kWh est une mesure de la force motrice qui fait avancer la voiture.

[6] *Development of policy recommendations to harvest the potential of electric vehicles*, CE Delft, janvier 2010.

[7] Voir article d'Erwan Marjo.

[8] Pour rappel : la révolution copernicienne nomme la transformation du monde qui a accompagné le changement de représentation de l'univers d'un modèle géocentrique au modèle héliocentrique. Une révolution qui se fit entre le XVI<sup>e</sup> et le XVIII<sup>e</sup> siècle et qui modifia également profondément les champs philosophiques et sociaux.

dement de la filière électrique est bien meilleur que celui du moteur diesel. La preuve ? Il suffit de comparer le nombre de grammes de CO<sub>2</sub> émis par kWh<sup>[5]</sup> produit. A ce petit jeu, la voiture essence émettrait en moyenne 1600 g CO<sub>2</sub>/kWh, la voiture diesel 1300 g CO<sub>2</sub>/kWh et la voiture électrique 1000 g CO<sub>2</sub> de kWh aux Etats-Unis et 600 g CO<sub>2</sub>/kWh en Europe.

Les autres ne manquent pas de faire remarquer que les émissions de la filière électrique sont dépendantes du mode de production de l'électricité. Ils prétendent dès lors que la seule comparaison valable est celle qui est faite entre la plus économique des voitures au diesel (qui produit moins de 100 g/km parcouru) et la plus efficace des voitures électriques (qui consomme de l'ordre de 17 kWh/100 km) alimentée par la pire des centrales électriques (soit au charbon). Ce qui donne une émission finale de CO<sub>2</sub> de l'ordre de 170 g/km parcouru.

Le raisonnement est simple : toute demande d'électricité nouvelle retarde d'autant la fermeture des centrales à charbon dans le monde. De plus, les défenseurs de la voiture électrique oublient qu'entre le Kwh produit à la centrale et celui chargé dans la batterie de la voiture, il y a des pertes générées par le transport de l'électricité et qu'entre le Kwh qui sort de la batterie et celui qui actionne les roues de la voiture, le moteur électrique n'a pas non plus un rendement de 100%. Ce qui pourrait porter l'émission finale de la voiture électrique à plus de 200 g CO<sub>2</sub>/km !

### **Loin d'un futur énergétique soutenable**

Paradoxalement, un récent rapport<sup>[6]</sup> commandé au consultant CE Delft par

## **Une réglementation européenne peu ambitieuse**

Le rapport *Development of policy recommendations to harvest the potential of electric vehicles* commandé récemment par Greenpeace s'inquiète également d'un règlement de la Commission européenne aux effets pervers : le Règlement 443/2009 du Parlement européen et du Conseil fixe un objectif global pour la moyenne des véhicules neufs vendus en Europe : 130 g CO<sub>2</sub>/km à l'horizon 2015 et 95 à l'horizon 2020 (alors que les ONG d'environnement demandaient 120 g CO<sub>2</sub>/km en 2012 et 80 en 2020). Outre son manque d'ambition, le Règlement présente aussi des «chemins de traverse» qui permettent aux constructeurs d'amoindrir encore sa portée. Ainsi, les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules électriques sont considérées comme nulles et le système dit «de bonifications» permet aux constructeurs de gonfler artificiellement leur part dans le calcul de la moyenne des émissions – donc de produire plus de véhicules polluants en toute impunité. Une révision du Règlement européen est requise d'urgence afin de le rendre plus ambitieux et compatible avec les défis posés par les changements climatiques.

Greenpeace et d'autres associations confirme les deux points de vue qui précédent. Le passage à la voiture électrique pourrait conduire à une réduction de la production de CO<sub>2</sub> si certaines conditions étaient réunies. La condition principale est de s'assurer que l'énergie électrique stockée dans les batteries des voitures électriques soit d'origine renouvelable. Et Greenpeace de plaider pour «*un réseau électrique intelligent pour garantir que les véhicules fassent le plein d'énergie renouvelable. A contrario, brancher des milliers de véhicules électriques non équipés d'un système de compteur intelligent sur le réseau électrique actuel conduirait à une situation de chaos. Cela augmenterait la demande d'électricité d'origine nucléaire et fossile (charbon) et nous entraînerait loin d'un futur énergétique soutenable*». Idéalement, les batteries ne devraient se recharger que lorsqu'un surplus d'électricité – de préférence renouvelable, comme le solaire ou l'éolien – est présent sur le réseau. On en est loin...

Loin de favoriser le remplacement des centrales les plus polluantes par des moyens de production basés sur des énergies renouvelables, la voiture électrique risque donc de maintenir ces centrales les plus polluantes pour de nombreuses années ! Et de conforter les défenseurs de la production d'électricité nucléaire...<sup>[7]</sup>

Et le coût environnemental des batteries, rajouterez-vous ? A l'instar des déchets de la filière nucléaire, nos enfants s'en occuperont. La production en masse de batteries épuisera très vite toutes les réserves de lithium connues sur la terre ? Boh, on trouvera une nouvelle technologie...

Grâce à la politique de primes en faveur de la voiture électrique, l'Etat belge, comme la FEBIAC, est donc loin de faire sa révolution, et encore moins sa révolution copernicienne<sup>[8]</sup>. Le modèle géocentrique de la FEBIAC comme de l'Etat, c'est la voiture, horizon ultime de la liberté individuelle, source de plaisir infini (surtout dans les embouteillages), véritable mythe entretenu par un puissant marketing faisant appel aux instincts les plus primaires du client. Reste à trouver le Copernic des temps modernes qui arrivera à convaincre l'humanité d'un nouveau modèle : celui du bannissement de la voiture de l'imaginaire individuel et collectif.

MATHIEU SONCK

## 2. (Nu)éclaire ma lanterne

*C'est la crise ! La vie est chère, les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) ne cessent de croître, le prix de l'énergie aussi et personne ne sait comment faire pour inverser la tendance ... Rassurez-vous, les prophètes du Forum Nucléaire et du GEMIX<sup>[1]</sup> ont LEUR solution. Ne réfléchissez plus, des experts ont réfléchi à votre place et préparent votre avenir en toute durabilité ... économique ! Et si finalement nous réfléchissons par nous-mêmes ?*

**Q**uand la population se questionne quant à son avenir énergétique et qu'un lobby du nucléaire tente d'annuler la loi sur la sortie de sa technologie décriée, il faut trouver un élément pour orient... euh non, pour alimenter le débat. Il faut que ce soit crédible (170 pages) et interprétable à l'envi. Ainsi est né le rapport du GEMIX.

A la lecture de ce rapport, une évidence nous explose au visage. Les alternatives évoquées ne servent qu'à conforter et encenser le choix du tout au nucléaire et de la prolongation des centrales. Comme propagande ? On ne fait pas mieux !

### Les objectifs du GEMIX

Il s'agit de présenter un scénario de mix énergétique répondant aux exigences suivantes :

- 1) la sécurité d'approvisionnement
- 2) la compétitivité
- 3) la protection de l'environnement/climat.

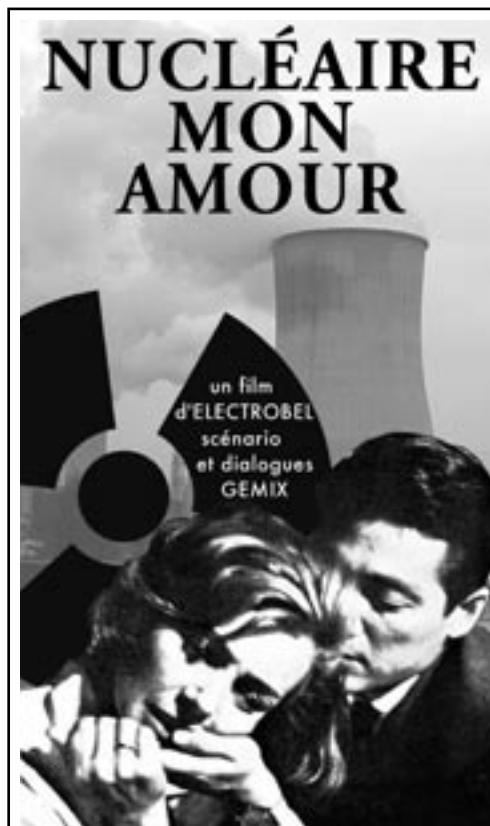
Il paraîtrait logique que les exigences soient plutôt ordonnées de la sorte :

- 1) production minimale garantie pour couvrir les besoins de chaque individu
- 2) protection de l'environnement
- 3) diminution de la dépendance énergétique et de la consommation.

Pourtant, alors que nous parlons du droit des générations futures à avoir des ressources pour continuer à vivre sans avoir à gérer les déchets polluants de leurs ancêtres irresponsables, c'est la garantie de sécurité de surconsommation et la compétitivité, s'inscrivant dans une démarche de profit, d'investissement en capital, qui sont prônées.

### Mais que dit le GEMIX ?

«Tous les moyens disponibles doivent être mobilisés : instruments économiques (fiscalités, incitations, prix), normes et



MONTAGE RÉALISÉ D'APRÈS L'AFFICHE DU FILM DAJAN RESNAIS

*informations aux consommateurs, après une analyse en profondeur quant à leur adéquation pour répondre aux objectifs à rencontrer.»*

Spontanément, on penserait à augmenter le prix de l'unité d'énergie au prorata de la consommation. Plus on consomme, plus l'unité d'énergie coûte cher, un principe de pollueur-payeur. Bizarrement, c'est l'inverse : «Dans la réalité, une approche volontariste et normative sera nécessaire afin de combler les imperfections des mécanismes de marché et de plafonner graduellement l'évolution de la demande. (...) En conclusion, une maîtrise de la demande réussie réduirait la dépendance aux énergies importées, faciliterait la réduction significative d'émission de GES et faciliterait la réalisation de l'objec-

[1] Groupe d'experts nationaux et internationaux chargés d'étudier «la composition du mix énergétique idéal» pour la Belgique.



*tif belge de développement des énergies renouvelables (RES).»*

On conclurait qu'il est nécessaire de réduire drastiquement les consommations et d'avoir une politique allant dans ce sens. Et le rapport table sur une croissance des consommations : «*Une grande partie (de la biomasse) est importée. Il y a lieu d'être vigilant quant à son caractère durable et éthiquement acceptable. Il peut y avoir compétition avec la filière alimentaire, ainsi qu'une aggravation d'une déforestation non durable.*»

On espère voir l'éolien, le solaire ou l'hydraulique en tête du mix énergies renouvelables. Eh bien non, la biomasse représente 61,5% de ce mix.

### Que conclut le GEMIX ?

Il conclut qu'il y a seulement une ... heu ... trois alternatives dont une qualifiée d'extrême et une qui n'est absolument pas explorée.

Voici les options possibles proposées hypocritement par le GEMIX :

- Scénario A : appliquer la loi telle quelle.
- Scénario B : prolongation possible de la durée de vie de toutes les centrales à maximum 60 ans.
- Scénario C (dit intermédiaire) : retarder la fermeture de 4 centrales de 10 ans (reconductible une fois après évaluation dans 10 ans).

A cela s'ajoute la réponse GEMIX excluant un scénario D (proposant une prolongation unique de 10 ans des centrales) «*parce qu'un tel scénario ne permettrait pas de bénéficier de l'avantage économique d'un allongement plus conséquent de la durée de vie des centrales*». Enfin, le GEMIX privilégie le scénario C afin de conserver un know how permettant l'accueil du nucléaire de 4<sup>e</sup> génération.

En conclusion, le scénario C, sous ses faux airs d'envisager la fermeture définitive dans 10 ans, envisage d'emblée d'étendre à 20 ans la prolongation et prépare le futur du nucléaire. Pour bien ponctuer le débat, le GEMIX affirme que «*La fermeture des centrales nucléaires pourrait poser un problème en matière d'émissions si des améliorations ambitieuses d'efficacité énergétique (pour réduire la consommation) n'étaient pas réalisées.*» Dès lors, pour respecter une norme d'émission (et éviter des pénalités financières), on annule une autre norme (loi sur la sortie

du nucléaire). Entre deux maux (CO<sub>2</sub> vs nucléaire), on choisit celui qui coûte le moins à courte échéance.

Pourtant, si le nucléaire est maintenu, le risque d'augmentation des consommations est réel. L'offre entretient la demande. Il ne faut pas avoir fait Sciences-Po pour comprendre le phénomène.

### Du nucléaire à tout prix pour gagner plus

Répondre à un problème (consommation électrique croissante) en lui offrant plus d'espace pour se développer au lieu d'en réduire les causes, ce n'est pas qu'une aberration d'un point de vue logique, c'est une condamnation des générations qui nous suivront au profit du portefeuille de quelques individus. Au lieu d'investir au minimum 800 millions d'euros pour un *lifting* de 10 ans des centrales nucléaires, ne serait-il pas plus pertinent d'investir dans les énergies renouvelables ? Ne serait-ce pas maintenant que nous sommes à même de changer nos modes de consommation ?

### Une consommation plus électrique ?

Qu'on le veuille ou non, le transfert de nos consommations vers le tout électrique ne répond en rien aux problèmes d'approvisionnement, ni à notre dépendance énergétique, ni à l'augmentation des émissions de GES, ni au réchauffement climatique, ni, plus prosaïquement à une réduction des coûts de nos factures. La seule réponse existante, reste une réduction drastique de nos consommations (chasse au gaspillage, URE) et un choix ferme auprès de nos fournisseurs énergétiques pour être approvisionné exclusivement par de l'électricité d'origine réellement renouvelable (exit le nucléaire et la biomasse des anciennes centrales à charbon, place à l'éolien, le solaire, le marémoteur, l'hydraulique et autoproductions diverses et variées). Nous ne sommes pas des moutons, prouvons que nous aussi nous avons l'énergie... pour renverser la vapeur.

Lorsque nous dépendons d'un territoire qui, lui, ne croît pas, il faut arrêter de permettre la croissance de la consommation. Si notre planète nous alerte par différents moyens que nous consommons plus qu'elle ne produit, il faut l'écouter. Quitte à revoir nos préventions à utiliser autant d'appareils énergivores.

ERWAN MARJO

### 3. Environnement et inégalités

*S'il paraît logique d'investir dans des équipements collectifs énergétiquement performants, la même logique ne s'applique pas forcément aux individus. Attention aux modèles de comportement en vogue et à leur lot de culpabilisations déplacées. Vaut-il mieux être riche et écolo ou pauvre et irresponsable ?*

**E**n 2007, l'équipe du Groland de Canal+ diffuse une vidéo<sup>[1]</sup> mettant en scène deux personnages : d'un côté un pauvre, chômeur, et absolument «non-conscientisé» aux problèmes du climat ; de l'autre un cadre plus si jeune, conscient quant à lui de «ses responsabilités». Le ton est directement donné : le pauvre sera accusé de tous les maux environnementaux, allant jusqu'à lui reprocher de manger de la viande, donc du pétrole. Le riche quand à lui, conscient et actif, faisant efforts sur efforts car «faut savoir ce qu'on veut» : panneaux solaires, voiture électrique, exigence d'une cantine bio au sein de «l'entreprise», etc. Ces deux personnages sont accompagnés d'un «compteur de CO<sub>2</sub>» qui affiche, tout au long de la vidéo, la consommation respective des personnages. Celle du pauvre ne cesse de grimper, lentement mais sûrement, celle du riche restant paisiblement proche de zéro. Jusqu'au moment où le riche décide de se payer un week-end «bien mérité» de golf dans le nord de l'Afrique. À ce moment, la tendance fait plus que s'inverser. Conclusion de la vidéo : «contre l'effet de serre, mieux vaut parfois être pauvre et irresponsable que riche et écolo».

Au-delà des clichés véhiculés par la vidéo et de son caractère anecdotique, on peut trouver une étude de l'ULB datant de la même année et portant un titre proche de la conclusion de cette vidéo<sup>[2]</sup>. Cette étude portant sur des ménages belges met en avant le fait qu'au-delà du niveau d'éducation et de la sensibilisation (aux primes disponibles, aux gestes à faire, etc.) le principal déterminant de la quantité d'énergie consommée est le revenu du ménage. En bref, en Belgique, plus on est riche, plus on pollue, que l'on soit ou non «sensibilisé».

#### Effets désirables et indésirables de la richesse

Le principal mécanisme pointé du doigt par les auteurs de l'étude est ce qu'ils

nomment *l'effet rebond*, que l'on peut décliner selon deux modes. Tout d'abord, un objet consommant moins, nous sommes tentés de l'utiliser plus, annulant l'effet positif que celui-ci pourrait avoir. Mais le deuxième effet est plus pervers : même si on économise de la consommation dans un secteur, l'économie réalisée sera souvent réinvestie ailleurs.

En faisant le bilan global sur l'ensemble des consommations des ménages, les plus hauts revenus sont de facto ceux qui émettent le plus de CO<sub>2</sub> lié à leur consommation énergétique. Face à ce constat, plusieurs réactions sont possibles. La piste glissante et immédiate serait de blâmer les riches, voire de s'auto-blâmer en tant que représentant d'une classe moyenne qui aura toujours bien plus pauvre qu'elle. Nous voudrions éviter cette voie et proposer plusieurs analyses rapides.

Tout d'abord, il est frappant de voir à quel point les problématiques environnementales, si elles ne sont pas activement connectées à des problématiques sociales, peuvent tout simplement redoubler, voir agraver, les inégalités sociales. Devant les problématiques environnementales, nous ne sommes pas tous égaux. Les conséquences sont toujours supportées d'abord par les plus faibles (au niveau mondial c'est bien entendu évident, mais c'est également vrai au sein d'un pays comme la Belgique où les disparités sont moindres). Face à ce problème, les auteurs de l'étude ne nous invitent pas à tous devenir pauvres (et indiquent que pour bien des choses il est toujours plus avantageux d'être riche), mais bien à abandonner l'idée que la conscientisation est suffisante pour le changement, et à sortir d'une politique d'éducation venant du haut pour adopter de véritables changements structurels.

Ensuite, il est également instructif de voir comment le choix d'échelle qu'on adopte lorsqu'on parle de pollution peut radicalement changer la conclusion que l'on va en tirer. Par exemple, si on se



[1] Egalement visible sur le net : [http://www.dailymotion.com/video/x5lp0j\\_ecolo-bobo\\_fun](http://www.dailymotion.com/video/x5lp0j_ecolo-bobo_fun).

[2] G. Wallenborn et J. Doozi, *Du point de vue environnemental, ne vaut-il pas mieux être pauvre et mal informé que riche et conscientisé ?*, in Cornut et.al, Ed. Environnement et inégalités sociales, Editions de l'Université de Bruxelles, 2007.



focalise sur les appareils électroménagers, on en viendra rapidement à considérer qu'il est bon de remplacer un appareil peu performant énergétiquement par un appareil plus performant. On pourra ainsi calculer à partir de quand il est plus judicieux pour l'environnement ou économiquement rentable de se débarrasser de son ancien frigo pour en acheter un neuf<sup>[3]</sup>. On pourra dire que cette question ne concerne que ceux qui ont déjà les moyens d'investir dans des appareils neufs, pour qui l'économie à long terme est un facteur suffisant pour les pousser à agir. Mais en changeant d'échelle et en se concentrant sur les ménages, on peut observer que la consommation globale d'un ménage peut très bien ne pas changer ! De même, un petit frigo énergétiquement peu performant peut très bien consommer globalement moins qu'un grand frigo américain classé A+.

### **Ne pas chercher des coupables, mais trouver des lieux d'apprentissage**

Enfin, dans la vidéo de Groland, l'humour induit par le ton du discours du commentateur est tout aussi important que le comique induit par la conclusion. Le discours culpabilisant, désignant le pauvre, le chômeur, fainéant et sale, responsable de toute la pollution du monde, redouble ainsi le discours déjà culpabilisant qui leur est renvoyé avant même l'introduction de la question environnementale. Autant l'étude publiée par l'ULB que cette vidéo ont l'intelligence de positionner le débat un peu autrement. Non pas pour retourner la situation et culpabiliser le riche, ni

pour empêcher toute action. Mais plutôt pour se demander de qui on peut le plus apprendre.

En effet, ceux dont nous pourrions sans doute tirer le plus de sagesse aujourd'hui sont ceux qui vivent autrement, en consommant moins. Qu'on soit chômeur ou décroissant, par choix ou non, cela n'importe pas. Le point qui importe ici est l'invention de manières de vivre qui ne sont pas que des palliatifs techniques à des problèmes techniques. Ainsi par exemple, à travers les expériences de collectivisation des biens et d'échanges de services (aujourd'hui encore interdites aux chômeurs). En collectivant un bien, on économise sur l'énergie incluse dans sa fabrication, son transport, etc. (énergie grise). Acheter une foreuse à plusieurs, même si celle-ci n'est pas la plus performante, sera sans doute globalement moins polluant que d'en acheter plusieurs écologiquement performantes.

Pour éviter l'effet rebond induit par les économies d'échelle que faire ? Des tas de propositions existent, de l'allocation universelle à l'intégration des coûts environnementaux en passant par les quotas de CO<sub>2</sub> pour les particuliers. Il est nécessaire de faire dépendre mutuellement les solutions techniques, sociales<sup>[4]</sup> et même mentales, comme le suggérait Guattari<sup>[5]</sup>. Un premier pas pourrait être de stopper la chasse aux chômeurs et de se mettre plutôt en situation d'apprentissage par rapport à ceux qui aujourd'hui pourraient nous apprendre comment mettre en place d'autres modes de vie.

NICOLAS PRIGNOT

[3] Question très importante notamment pour l'industrie des «gros blancs» (frigo, machine à laver, congélateur, etc) qui pousse les pays européens à encourager l'achat de nouveaux produits.

[4] Les auteurs de l'étude invitent à changer les agencements concrets créateurs de subjectivité et de comportement plutôt que de penser que la seule éducation suffira, en ouvrant ce débat à un processus démocratique.

[5] Guattari F, *les trois écologies*, Galilée, 1992.

# L'expulsion fait salle comble

*L'auditoire des Facultés Universitaires Saint-Louis a rassemblé un public nombreux et diversifié ce 15 janvier lors du colloque Regards croisés sur les expulsions de logement. Les raisons et les pratiques d'expulsions sont multiples et regroupent une pluralité d'acteurs qui n'ont que très rarement l'occasion de se rencontrer. Cette journée de réflexion, organisée conjointement par l'Institut de Recherches Interdisciplinaires sur Bruxelles (IRIB) des Facultés Universitaires Saint-Louis et le Syndicat des Locataires a permis d'alimenter la réflexion, d'échanger des points de vue et d'expliquer les réalités de terrain ici et ailleurs.*



*Un colloque pour examiner avec les acteurs de terrain les causes et les mécanismes des expulsions de logement.*

## Des causes multiples et des statistiques imprécises

**Q**uelle qu'en soit la raison, l'expulsion est à chaque fois un véritable drame humain. Les causes sont principalement dues au non-respect du contrat de bail : retards de loyers et/ou charges impayées. Dans ce cas, le propriétaire est également pénalisé surtout parce que bien souvent le locataire fautif, plutôt que d'affronter la situation,

préfère la fuite. Les deux parties concernées peuvent également trouver un compromis afin d'éviter l'expulsion mais ce n'est hélas pas la solution la plus courante.

Les victimes d'expulsion ont généralement rencontré et cumulé différents problèmes sociaux et un simple accident de la vie peut rapidement tout faire chavirer. Les femmes seules avec enfants à charge représentent la majeure partie des expulsés ainsi que

les sans-papiers. Ces locataires déjà en difficulté sont des proies faciles pour les marchands de sommeil qui tirent parti de la situation, louant tout et n'importe quoi au prix fort, n'hésitant pas à mettre à la rue des occupants qui n'oseront jamais les attaquer en justice.

Cependant certains bailleurs sont parfois sanctionnés par une interdiction à la location parce que le logement est insalubre, voire dangereux.



ISABELLE HOCHART

*Des bâtiments insalubres sont encore occupés faute de logements corrects disponibles.*

Les occupants n'ont alors pas d'autre choix que de quitter les lieux. Négligence ou incapacité de gestion, dans les deux cas, le locataire est de toute façon victime de la situation.

D'autres propriétaires, beaucoup moins scrupuleux encore, utilisent l'expulsion comme une menace, un moyen de pression qui leur permet simplement d'augmenter les loyers à leur guise.

Plus rare, mais non moins préoccupante, l'expulsion peut être appliquée pour cause d'utilité publique. Si dans ce cas les propriétaires sont eux indemnisés, pour les locataires c'est le déménagement forcé et de maigres dédommages. Ce cas très particulier n'a malheureusement pas été évoqué lors de ce colloque dont l'ordre du jour était, il est vrai, très chargé.

A ce jour les chiffres sont assez flous sur le nombre d'expulsions pratiquées en Belgique car il manque dans ce domaine une centralisation fine des données. Logiquement, les CPAS devraient être les plus compétents pour fournir ces informations, malheureusement ceux-ci ne sont pas toujours ni équipés, ni informés sur les cas d'expulsions effectuées dans leur commune, sans compter les expulsions sauvages qui, elles, se jouent

dans l'ombre et ne sont recensées nulle part.

Les CPAS devraient se charger également du relogement des personnes, mais cette «*obligation*» n'est pas explicitement inscrite dans leurs mandats. Ils doivent cependant assurer ce droit au logement sous forme de médiation, de guidance et d'aide financière. L'idéal serait évidemment de fournir un logement de transit ou d'urgence selon les cas. Hélas ces structures d'accueil provisoire font



cruellement défaut et les différents soutiens deviennent alors un bien maigre secours. Aucune association n'est actuellement réellement habilitée à faire ce travail de première ligne pour reloger les personnes expulsées. Ce manque est accentué par la carence en logements publics financièrement accessibles aux personnes en situation fragile.

Par ailleurs, le fonctionnement des communes bruxelloises produit également des effets pervers sur la mixité sociale. Les CPAS ont une fâcheuse tendance à orienter les personnes expulsées vers d'autres communes. Les pauvres sont de plus en plus regroupés et localisés dans des poches de pauvreté mais aussi de plus en plus isolés du reste de la société. La cohésion sociale n'est dès lors plus possible et fait place petit à petit à la dualisation urbaine avec des frontières de plus en plus marquées entre certains quartiers.

Bruxelles, comme beaucoup d'autres villes, est dans une dynamique infernale où le logement n'est plus qu'une marchandise, où le premier arrivé sera le premier logé, même dans un espace réduit, mal équipé et cher. Le nombre d'expulsions augmente chaque jour et fait augmenter du même coup le nombre de personnes vivant sous le seuil de pauvreté.

### L'expulsion ne répare pas les injustices

Pour l'Inspection du logement, la réalité de terrain est le théâtre de situations très pénibles. En effet, lorsqu'un logement est déclaré insalubre ou inhabitable, il n'y a parfois pas d'autre choix que de maintenir les locataires dans le bâtiment, et donc dans des conditions parfaitement illégales, faute de possibilité de relogement. La décision est loin d'être évidente pour ces inspecteurs, travailleurs de première ligne, confrontés alors à des situations qui les obligent à l'incohérence.

Inspecteurs, juges, huissiers, la tâche est pour chacun difficile lorsque dans certains cas l'expulsion devient l'unique solution pour éviter une tragédie : escaliers maintenus par un cric

de voiture rouillé, installations de gaz dangereuses (certains bailleurs, parfois dénués de tout sens des responsabilités et de scrupules, n'ont pas les compétences pour entretenir leurs biens ou manquent tout simplement de moyens pour financer des travaux de rénovation et de mise aux normes).

Si le bailleur ne veut pas ou est incapable d'entretenir son logement, le locataire expulsé est véritablement victime d'une situation sur laquelle il n'a pas prise, puisqu'il doit prendre à sa charge les frais de déménagement et d'installation si par bonheur il trouve un logement. Si ce n'est pas le cas, il doit alors financer le transport et le stockage de son mobilier et de ses biens en attendant de trouver où habiter. L'expulsion peut devenir alors le point de départ d'une vie qui bascule vers le drame au quotidien.

### **Pas de toit = on ne veut pas de toi**

A Bruxelles où le bâti est ancien, il devient nécessaire de développer tous les instruments existants pour lutter efficacement contre les logements insalubres dotés d'installations non conformes afin d'éviter les cas d'interdiction à la location. Il faudrait également mener un combat efficace pour empêcher les pratiques mafieuses que certains propriétaires utilisent au détriment des plus démunis, dans le seul but de rentabiliser leur bien.

Ces actions préventives permettraient sans doute de diminuer les cas d'expulsion. Les locataires évacués pourraient aussi bénéficier d'un accompagnement pour les aider dans les démarches administratives et la recherche d'un nouveau logement. Communes et CPAS ont les services et les moyens humains en suffisance, mais il manque tout simplement l'essentiel : les logements. En effet, et ce n'est pas nouveau, l'offre en logements publics est beaucoup trop faible par rapport à la demande et



PHILIPPE MEERSMAN

*Trop de bâtiments vétustes et mal entretenus.*

les logements privés sont impayables pour une grande partie de la population.

Certains de nos voisins européens sont très peu confrontés à ce genre de problème. Soit parce que le parc de logements publics est suffisant et les loyers sont encadrés mais aussi parfois parce que la législation protège plus efficacement les locataires.

Ce n'est hélas pas le cas partout et la situation est globalement très inquiétante. Les chiffres annoncent 7 millions de personnes menacées d'expulsion en Europe. Il y a actuellement une augmentation des motifs d'expulsion pour les pays entrants. Dans certains cas, le simple changement de la composition de ménage peut fournir un prétexte pour faire partir des locataires. En clair, l'arrivée d'un enfant dans une famille peut constituer un motif légal pour rompre un contrat de location. A peu près partout, le prix des loyers augmente sans cesse et beaucoup plus vite que les revenus. En augmentation également, les normes urbanistiques et de salubrités qui constituent un frein pour trouver des solutions adaptées et qui rendent les logements dits «atypiques», comme les caravanes, chalets de vacances

et autres tipis, hors normes et donc illégaux, même s'ils sont pour certains des habitations tout à fait acceptables et une solution réelle au problème de logement. Le bien nommé «Rapport Mal - Logement 2010» tout récemment publié par la Fondation Abbé Pierre en France annonce un nombre consternant d'expulsions. Une véritable explosion de 25 à 50% entre les années 2002 et 2008.

Plus alarmant encore : des propriétaires occupants sont également touchés par ce phénomène faute de moyens pour rembourser leur emprunt.

Bruxelles, capitale de l'Europe, est loin de donner le bon exemple de la gestion de son parc de logements, privés ou publics. Les exclus du logement sont aussi les exclus du droit à la ville, des droits sociaux, de l'économie, de l'éducation et de la culture. Des Sans Droits Fondamentaux. Un seul colloque ne pourra donner réponse et encore moins trouver des solutions. S'il est d'actualité de se pencher sur le problème des expulsions, il est plus qu'urgent d'en examiner les causes et de les combattre.

**ISABELLE HOCHART**

# Réconcilier la ville avec l'eau

*Bruxelles et ses eaux vivent un moment critique majeur. Y a-t-il quelque chose à apprendre d'une crise qui est un moment où les temps se contractent à outrance ? Pour nous, il s'agit d'arrêter de se fixer sur les seules causes immédiates et d'observer les flux portés par les temps longs de l'Histoire.*



ALAIN WHITAKER

**H**istoriquement, la ville a refoulé l'eau. Ce phénomène est ancien et accompagne l'idée de Progrès qui suppose que tout problème trouve une solution technique. Avec l'industrialisation, les rivières perdent leur valeur économique, les moulins et les viviers disparaissent. L'ultime fonction des cours d'eau est d'être dépotoirs. Pour les hygiénistes de la ville, le voûtement des rivières est la solution retenue pour en faire des segments du réseau d'égouttage. L'habitat et les voiries sont en pleine expansion, les sols s'imperméabilisent. La plupart des eaux de ruissellement sont destinées à l'égout, augmentant les volumes d'eau polluée et entraînant des inondations.

## Perte de la perception écologique

L'eau ne s'infiltrant plus dans le

sol, les nappes phréatiques s'épuisent et des sources se tarissent. Il faut faire venir l'eau de bassins versants éloignés. La solution est technique : tuyauteries, pompes, filtration, réservoirs... Plus de 95 % des 65 millions de m<sup>3</sup> d'eau potable que les Bruxellois consomment annuellement proviennent du bassin de la Meuse, pour se jeter ensuite dans celui de l'Escaut en passant par les égouts. L'eau 'technique' est devenue jetable. Désormais, elle a un coût.

La ville a perdu la perception de l'écologie de l'eau. L'eau potable sert à tout — par exemple laver la voiture —, et l'eau de pluie ne sert plus à rien, si ce n'est à provoquer des inondations. La Senne, enfouie, n'est guère plus utile. L'eau est affaire de tuyauteries : elle se virtualise. La politique de l'eau de plus en plus centralisée se limite à une gestion de l'entrée, de la sortie et des tuyaux.

L'eau a fini par sortir de l'imaginaire de la cité, elle en a été refoulée, perdant toute sa dimension sacrée — «*impayable*» — d'élément fondateur de vie.

## L'eau marchandise

Depuis vingt ans, l'Europe oblige à dépolluer l'eau — ce qui n'est pas contestable. Vu l'urgence, la construction d'une station d'épuration s'est imposée. Or, un tel outil fonctionne d'autant mieux que les eaux sales y sont moins diluées. L'outil est surdimensionné car il doit aussi gérer les rares eaux de crue. Ceci exige des financements gigantesques (1,5 milliard d'euro pour Stepnord). Comme l'Europe interdit tout endettement public au-delà des 3% annuels, c'est dès lors le «privé» qui financera l'outil, ce qui renforce un complexe technico-financier aux dimensions toujours plus imposantes et de moins



en moins contrôlable<sup>[1]</sup>. Maintenant, le prix de l'eau intègre sa dépollution et l'eau devient un enjeu financier répondant aux critères de la finance globalisée<sup>[2]</sup>.

Un conflit se structure entre l'autorité publique et la gestion privée de l'eau menant à la crise que l'on connaît. Le citoyen toujours plus éloigné de la décision politique s'en désintéresse d'autant plus qu'il paye un service. La marchandisation accrue de l'eau en fait de moins en moins un Bien commun... Cette crise apparaît comme un retour du refoulé. Nous atteignons le paroxysme d'une vision du monde où chaque solution technique est prise dans une urgence apparente sans perception des temps longs, sans vision.

### Les nouveaux cycles de l'eau

Les questions environnementales appellent à une autre manière de voir, complexe, écologique et osons-le, poétique. La ville peut renouer avec l'eau en jouant sur la diversité de ses «comportements» et recréer, par de multiples dispositifs techniques ou sociaux/collectifs à l'échelle du bassin versant (citernes de récupération, noues d'infiltration, bassins ralentisseurs, étangs, toitures vertes, rigoles, points d'eau publics, plate-formes expertes et citoyennes, contrats de rivière...), l'émergence de nouveaux cycles de l'eau que nous appellerons Nouvelles rivières urbaines. Cette approche offre de nombreux avantages, comme la diminution des boues à



IBGE

épurer et des inondations, etc. L'eau reprend sa place, elle donne vie aux végétaux, infiltre le sol, réalimente les sources... et l'imaginaire commun. Les chemins d'eau «convivialisent» les espaces publics, traduisent la topographie de la ville, redonnent une perception de la temporalité des cycles de l'eau... Dans cette vision, l'ingénieur et le financier ne sont plus les seuls experts : ils sont accompagnés de l'architecte, de l'urbaniste, du géologue, du jardinier, du sociologue, de l'artiste, de l'animateur de quartier, des habitants... Le citoyen devient également co-producteur, il intervient et participe.

L'économie se décentralise et crée de nouveaux métiers et emplois urbains. La question n'est plus seulement : comment gérer l'eau ensemble, mais quelle eau pour quelle ville ?

La Région est bien consciente de ces enjeux et, en tant qu'acteurs de la société civile, nous nous proposons d'ouvrir le débat par l'organisation d'États généraux de l'eau à Bruxelles en intégrant la perspective des temps longs, en formulant l'hypothèse de Nouvelles rivières urbaines et une gestion participative de l'eau pour qu'elle soit un Bien commun. Il est urgent de développer à Bruxelles une nouvelle culture de l'eau et de nouvelles manières d'agir.

**Pour la Plate-forme Eau Water Zone :**  
*Alain Adriaens (vice-président honoraire Commission politique de l'eau), Pierre Bernard (architecte), Antoinette Brouyaux (citerneuse), Chloé Deligne (FNRS - ULB), Kevin De Bondt (Earth System Science - VUB), Marie Demanet (ERU), Bernard Deprez (La Cambre Architecture), Camille Herremans (Euracme), Emmanuel Legros (citoyen), Jean-Marie Lison (Parcours citoyen), Valérie Mahaut (Architecture et Climat - UCL), Dimitri Phukan (Habitat et Rénovation), Dominique Nalpas (Parcours citoyen), Liesbet Temmerman (chercheur), Christian Sebanyambo (étudiant en technologie d'architecture), Bertrand Wert (conseiller en politiques d'innovation).*

**WWW.EAUWATERZONE.BE**

- [1] [http://www.lesoir.be/forum/a\\_bout\\_portant/article\\_744572.shtml](http://www.lesoir.be/forum/a_bout_portant/article_744572.shtml)
- [2] <http://blog.mondediplo.net/2010-01-06-Toulouse-Bruxelles-l-axe-du-mal-de-Veolia>

*Antoinette Brouyaux*



La station d'épuration Nord : un outil incontrôlable ?

# Le vélo, remède à l'insécurité routière

*Pour qui veut se déplacer efficacement, le vélo se révèle souvent le mode de transport idéal en ville (à Bruxelles, plus de la moitié des déplacements font moins de cinq kilomètres). En dépit de ses avantages (rapidité, flexibilité, peu coûteux...), le vélo ne connaît pourtant pas encore la popularité qui devrait être la sienne. En cause, essentiellement : le sentiment d'insécurité. Or, de nombreuses études le prouvent : rouler à vélo, c'est bien moins dangereux qu'il n'y paraît !*



YVES DE BRONTE

*L'augmentation du nombre de cyclistes et de la pratique du vélo réduisent les risques d'accident dans le trafic.*

**A** près des décennies de règne quasi sans partage de l'automobile, la pratique du vélo connaît depuis quelques années un regain important, à Bruxelles comme dans de nombreuses autres villes européennes. Concomitamment, ce mode dit «doux» a naturellement connu un intérêt grandissant de la part des autorités politiques et des scientifiques. Ainsi, le vélo a fait l'objet de plusieurs recherches, que ce soit pour ses impacts positifs sur la santé,

ses retombées économiques sur les commerces de proximité, ses bénéfices environnementaux. De même, au fur et à mesure que l'usage du vélo se développait, l'on a commencé à étudier les moyens à mettre en œuvre pour favoriser sa pratique : aménagements routiers, stationnement, incitants fiscaux, mesures de sécurité routière... C'est dans cette perspective que se sont notamment multipliées les études relatives à l'accidentologie des cyclistes.

L'une des plus célèbres est celle de Peter Lyndon Jacobsen, un chercheur américain en santé publique. Publié en 2003, son article «*Safety in numbers : more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling*»<sup>[1]</sup> conclut, après analyse des statistiques d'accidents de diverses régions d'Europe et des États-Unis, que le risque d'accident entre un piéton ou un cycliste et un automobiliste diminue avec l'augmentation de la pratique de la marche ou du vélo.

Autrement dit : les villes où le recours aux modes doux est important sont plus sûres que celles qui font la part belle à l'automobile.

### **Plus de vélos pour une ville plus sûre**

Depuis lors, d'autres analyses des statistiques d'accidents ont confirmé le constat. Ainsi, la communauté d'agglomération Grenoble-Alpes Métropole vient à son tour de démontrer, dans le cadre de son Observatoire de la sécurité des déplacements, que le risque grave d'accident impliquant un cycliste diminue fortement quand la pratique du vélo augmente<sup>[2]</sup>. Suite à cette étude, l'agglomération tire la conclusion suivante : «Pour améliorer la sécurité des modes doux, [il faut] viser à en augmenter la pratique.»

Deux éléments semblent expliquer la corrélation entre augmentation de la part modale du vélo et diminution du risque d'accident pour les cyclistes : d'une part une meilleure perception des cyclistes et une meilleure connaissance de leurs réalités par les usagers motorisés, d'autre part un apaisement de la circulation par une diminution de la vitesse. C'est donc sur ces facteurs que l'agglomération grenobloise compte peser en matière d'aménagements : rédiger un guide de la voirie pour définir des principes favorables à la sécurité des déplacements, (ré)aménager en priorité les secteurs accidentogènes (majoritairement situés aux intersections des grands axes de circulation), faciliter la détection des piétons et des cyclistes par les autres usagers (notamment lors des manœuvres de tourne à gauche et tourne à droite), réduire les vitesses du trafic automobile.

### **Plus de règles, de contrôles, d'infrastructures**

D'autres études se sont intéressées, elles, à la responsabilité des différents usagers dans les accidents impli-



JÉRÔME MATHIGNE

*Les mauvais comportements des automobilistes sont les principales causes d'insécurité pour les cyclistes.*

quant des cyclistes. Ainsi, le Transport Research Laboratory vient de publier une recherche<sup>[3]</sup> qui indique que les accidents au cours desquels les cyclistes étaient tués ou gravement blessés sont majoritairement dus au comportement des usagers motorisés. Moins d'un quart de ces accidents seraient ainsi dus à un comportement fautif du cycliste, tel qu'un défaut d'éclairage ou un feu brûlé. La réaction du CTC<sup>[4]</sup> ne s'est évidemment pas fait attendre : «Nous pensons que ce rapport soutient fortement notre thèse selon laquelle le plus gros problème pour les cyclistes est le mauvais comportement des automobilistes. Dans ce contexte, nous sommes préoccupés par le fait que le gouvernement semble toujours fasciné par la promotion du casque pour les cyclistes, dont l'intérêt en termes de sécurité semble pourtant limité. Nous estimons que le gouvernement devrait maintenant concentrer son énergie à lutter contre les véritables causes de l'insécurité routière, qui semble être principale-

*ment la conduite dangereuse. Des limitations de vitesse plus fortes, une application et un contrôle plus stricts du code de la route et des infrastructures routières adaptées au vélo sont les seules solutions.»<sup>[5]</sup>*

À Bruxelles, de telles mesures ont également été pointées comme nécessaires dans le cadre des États généraux de la Sécurité routière de 2003. Si certaines d'entre elles ont déjà été mises en œuvre (la généralisation des «sas» cyclistes aux carrefours régionaux, par exemple), d'autres accusent un retard inquiétant. Ainsi en est-il de la généralisation des zones 30 à l'ensemble des voiries de quartier, prévue pour cette année : à la fin 2008, moins de 30% des voiries concernées étaient «en ordre». Or, l'aménagement d'infrastructures adaptées aux déplacements des cyclistes est une condition sine qua non pour augmenter la part modale du vélo, augmentation qui, on l'aura compris, est elle-même un facteur favorable à l'amélioration de la sécurité routière. Il est donc urgent d'entamer cette dynamique de cercle vertueux : au-delà des impératifs environnementaux, la nécessaire diminution du nombre de morts sur nos routes passera, elle, aussi par le développement du vélo.

**MATHIEU DE BACKER**  
**GRACQ – LES CYCLISTES QUOTIDIENS**

[1] Téléchargeable à l'adresse <http://injuryprevention.bmjjournals.com/content/9/3/205.full.pdf+html>

[2] Voir <http://www.fubicy.org/spip.php?article247>

[3] Voir le résumé sur [http://www.trl.co.uk/online\\_store/reports\\_publications/trl\\_reports/cat\\_road\\_user\\_safety/report\\_collisions\\_involving\\_pedal\\_cyclists\\_on\\_britain\\_s\\_roads\\_establishing\\_the\\_causes\\_.htm](http://www.trl.co.uk/online_store/reports_publications/trl_reports/cat_road_user_safety/report_collisions_involving_pedal_cyclists_on_britain_s_roads_establishing_the_causes_.htm)

[4] Le CTC est l'association britannique de défense des cyclistes : <http://www.ctc.org.uk>

[5] Propos du CTC cités dans The Guardian, 15/12/2009. Article consultable sur la page <http://www.guardian.co.uk/lifeandstyle/2009/dec/15/cycling-bike-accidents-study>

# Bruxelles en mouvements

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

Coût de l'abonnement annuel au périodique Bruxelles en mouvements (16 numéros): 24€.  
Etranger: 34€. Abonnement de soutien: 54€. Mensuellement par domiciliation: 2€.  
Versements au compte 210-0090204-46 d'Inter-Environnement Bruxelles, rue d'Edimbourg, 26, 1050 Bruxelles.



Périodicité : paraît toutes les trois semaines (10 mars - 28 mars 2010). Ne paraît pas en juillet-août.

BUREAU DE DÉPÔT  
BRUXELLES X  
PP  
1/148  
BUREAU DE DÉPÔT  
BRUXELLES X  
P 302402  
Association indépendante. Fédération des comités d'habitants de Bruxelles. Membre de l'ARSC, Rue d'Edimbourg, 26, 1050 Bruxelles. Tel.: 02/893-09-09, E-mail : info@iеб.be  
Éditeur responsable : Gwenaël Breès, rue d'Edimbourg, 26, 1050 Bruxelles.

BELGIQUE - BELGIË  
BELGIQUE - BELGIË

PP  
1000 BRUXELLES

1/148

BUREAU DE DÉPÔT  
BRUXELLES X  
P 302402

1/148

</div