

BRUXELLES

Bimestriel,
Paraît 6 fois par an
Bureau de dépôt:
Bruxelles X
P 302402



PB-PP18-01148
BELGIE(N)-BELGIQUE

PÉRIODIQUE ÉDITÉ PAR
INTER-ENVIRONNEMENT-BRUXELLES,
FÉDÉRATION DE COMITÉS DE QUARTIER
ET GROUPES D'HABITANTS

N°300 – MAI/JUIN 2019

EN MOUVEMENTS

IL ÉTAIT



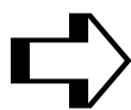
300 FOIS

286 + 300

INTRODUCTION = 40 ANS D'HISTOIRE ET DE LUTTES URBAINES

En février 1999, paraissait le premier numéro de Bruxelles en mouvements (BEM). 300 numéros et 20 ans plus tard, le BEM est toujours là pour vous offrir un regard aiguisé sur les processus à l'œuvre dans notre ville, pour pointer du doigt ce qui déraile et pour appuyer là où ça fait mal lorsque c'est nécessaire.

INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES



Dans ce numéro anniversaire, nous vous proposons de (re)découvrir une série de textes parus au cours de ces deux décennies. Ces textes nous paraissent intéressants par leur actualité persévérante, par l'éclairage qu'ils peuvent apporter à des processus actuels, ou encore pour ce qu'ils peuvent nous dire de l'évolution d'Inter-Environnement Bruxelles (IEB), fédération de comités de quartier et de groupes d'habitants.

Avant de plonger dans les textes, un bref historique s'impose afin de rendre justice à l'activité éditoriale d'IEB qui commence bien avant 1999. Ainsi, lorsque le premier BEM paraît, il succède à «Vivre à Bruxelles», titre qui n'aura tenu qu'un an. Il s'agit là de la tentative d'éditer un magazine grand public disponible en kiosque et tiré à près de 5000 exemplaires tous les mois. Les moyens investis sont considérables et les conséquences de l'échec d'autant plus problématiques pour IEB qui traverse un moment particulièrement difficile suite à cette expérience. Après coup, il est facile de juger ce pari, fait à un moment où Internet annonce déjà le déclin de la presse payante et où, à l'heure où le libéralisme triomphant connaît les sommets éphémères de sa gloire, la «société civile» semble à l'agonie. Ses auteurs, forts de l'histoire et de l'expérience d'IEB, y ont néanmoins cru, et si cet échec ouvre une période difficile, il aura en fin de compte son importance dans le long processus qui permettra à IEB de connaître un nouveau souffle et de renouer avec ses débuts combatifs.

NAISSANCE D'IEB...

IEB naît des luttes urbaines des années 60 et 70. Dans la foulée de l'exposition universelle de 58, la ville est livrée aux promoteurs. Parking 58, quartier Nord, Marolles... autant de champs de bataille de la bruxellisation de Bruxelles. Pourtant, malgré les conséquences néfastes de l'application des préceptes fonctionnalistes à travers des projets aussi méprisants de la vie urbaine que mégalos, ceux-ci débouchent sur l'émergence d'un tissu associatif exceptionnel. Ce n'est pas pour rien que bientôt on appellera Bruxelles «la ville aux 100 comités de quartier». Dès 1971, ces groupes se fédèrent avec d'autres au sein de la section bruxelloise d'«Inter-Environnement», fédération nationale vouée à se scinder rapidement. Puis, le

29 avril 1974, c'est la fondation d'IEB, fédération censée donner la voix aux revendications spécifiques des habitant-e-s de Bruxelles, capitale déjà coincée entre la Flandre et la Wallonie, à la fois convoitée et laissée pour compte. La force de notre fédération vient à ce moment de la convergence singulière entre des habitants des quartiers populaires, mobilisés contre une politique de développement urbaine dont ils sont les premières victimes et des habitants plus aisés mais tout aussi concernés par la détérioration de leur environnement. Dans les deux cas, c'est une ville qui se fait «sans eux» sinon «contre eux».

Se joignant aux pratiques militantes des débuts, l'écrit tient un rôle primordial dès les premières heures de la fédération. En témoignent les nombreux communiqués de l'époque, mais aussi des textes fondateurs comme par exemple les «Principes pour l'aménagement démocratique de l'Agglomération bruxelloise» qui affirment IEB à la fois comme contre-pouvoir et comme force propositionnelle.

... ET DE SON JOURNAL !

Fin 1978, commence à paraître «La ville et les habitants»¹, qui deviendra à partir de 1986 «Ville et habitant» puis «Ville et habitants» au pluriel de 1993 à 1998. Au long de ses 20 ans d'existence, cette publication se vaudra tour à tour journal, bulletin d'action ou de liaison, périodique d'information, revue et finalement «le magazine des Bruxellois», reflétant ainsi le parcours d'IEB pendant les années 80 et 90. Elle connaîtra différentes périodicités et des tirages variant entre quelques centaines à ses débuts et pas loin de 3000 exemplaires au milieu des années 90. S'y ajoutera dès 1979 «Quartiers», supplément traitant essentiellement de l'actualité urbanistique, notamment à travers la liste des enquêtes publiques suivies par IEB.

IEB : DE CONTRE-POUVOIR À « FACILITATEUR DE DIALOGUE »

Parcourir les pages de ces publications, c'est se plonger dans l'histoire de Bruxelles, découvrir les difficultés auxquelles les Bruxellois-e-s étaient confronté-e-s, les combats qu'ils et elles ont menés et la manière dont les enjeux ont évolué. Parcourir ces pages, c'est aussi se plonger dans l'histoire d'IEB, notamment à travers le discours et l'attitude adoptée face aux pouvoirs publics, mais aussi la manière dont la fédération se positionne par rapport à ses membres. Ainsi, dans son édito de mars 1979, René Schoonbroodt constate qu'«être positif ne sert à rien avec des gens qui de toute manière estiment qu'ils ont, seuls, raison». Le rôle de contre-pouvoir et le potentiel conflictuel de celui-ci est à ce moment entièrement assumé, mais avec la

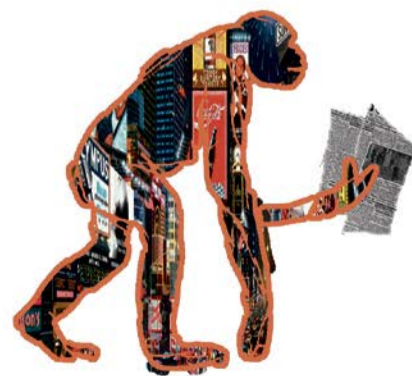
TRANSFORMATION EVOLUTION

GRÂCE À
BRUXELLES EN MOUVEMENTS,
JE PEUX SUIVRE L'ACTUALITÉ
DES COMITÉS D'HABITANTS
TOUTS LES 15 JOURS
SUR UN GRAND FEUILLET
DE 4 PAGES !



1999

MAINTENANT
J'AI PLUS
D'INFOS SUR
12 PAGES A4.



2002

LES ENQUÊTES PUBLIQUES
DISPARAISSENT DU JOURNAL...
PRATIQUE: JE LES REÇOIS
CHAQUE SEMAINE
PAR COURRIEL !



2004

POUR ALLER PLUS LOIN Voir le BEM 274 de janvier-février 2015 et son dossier « 41 ans, et alors? – Urbanisme et luttes urbaines ». Disponible sur le site d'IEB (www.ieb.be) et en nos locaux (contactez-nous via info@ieb.be).

création de la Région bruxelloise, il y a une certaine convergence entre les positions défendues par les associations depuis leur naissance et les objectifs annoncés du monde politique local.

Les espoirs suscités par la naissance de la Région auprès d'IEB et de ses membres sont considérables: défense des Bruxellois·e·s face aux grands projets destructeurs de l'État fédéral, satisfaction des besoins des habitant·e·s, préservation du patrimoine et de l'environnement... Après des années de lutte acharnée, on croit enfin venue l'heure de faire la ville avec et pour les habitant·e·s. Le politique ne demande évidemment pas mieux que d'avancer main dans la main avec un secteur associatif qui le soutient. Une fois ainsi liée, IEB se met à accomplir des missions de service pour la Région, convaincue d'œuvrer pour la qualité de vie des Bruxellois·e·s, et ce de plus en plus au fil des années, au point de jouer les médiateurs entre habitants et pouvoirs publics lors de projets immobiliers conflictuels comme cela a pu être le cas au quartier Midi en 2004².

FIN ET NOUVEAU DÉPART

Le réveil sera douloureux évidemment, mais au moment de lancer « Vivre à Bruxelles » en 1998, ces considérations semblent encore bien lointaines et IEB ne jure que par la participation. L'équipe est embarquée dans cette entreprise considérable afin d'accomplir son vieux rêve: communiquer avec tou·te·s les Bruxellois·es. Un effort colossal est fourni pour remplir tous les mois les pages et rubriques de la publication, mais déjà l'épuisement et les difficultés financières pointent leur nez. Vient alors l'échec mentionné plus haut. Même pas un an plus tard, la publication du magazine est suspendue.

Après 286 numéros, les compteurs sont remis à zéro. Retour à l'essentiel: le premier « Bruxelles en mouvements » paraît le 12 février 1999, sous forme de quatre pages remplies des communiqués

d'IEB, des actualités des comités membres et des dossiers à l'enquête et un agenda. Petit à petit, la nouvelle publication bi-mensuelle s'étoffe, tout en restant essentiellement le bulletin de liaison de la fédération et de ses membres. Parallèlement, IEB lance sa lettre d'info dont la diffusion dépassera bientôt largement celle du BEM tout en remplissant peu ou prou le même rôle.

C'est en décembre 2007, dans l'édito du BEM n°198, que Mathieu Sonck – alors secrétaire général d'IEB – annonce le changement de la périodicité du journal, afin de permettre à l'équipe de réaliser un travail de fond et d'analyse plus poussé. Dès le numéro suivant, la plupart des BEM comportent un dossier thématique. Cette annonce préfigure d'autres changements qui suivront rapidement et laisse transparaître les profondes remises en question qu'IEB connaît à ce moment-là. En effet, il s'agit fondamentalement de « redonner à IEB sa liberté de parole »³.

Mise face à ses contradictions par des habitants, des membres, mais aussi des travailleurs fatigués par le grand écart pratiqué depuis la naissance de la Région, IEB finit par questionner autant sa place dans les enjeux bruxellois, sa relation aux pouvoirs publics, que son fonctionnement interne. Il faut dire que la gueule de bois est conséquente et ce n'est pas étonnant lorsqu'on finit par admettre que l'on a joué le jeu d'une politique dont les retombées sont similaires à ce que IEB s'était jurée, dès sa naissance, de combattre. Plutôt que d'œuvrer pour la démocratie urbaine, IEB s'était laissée instrumentaliser et avait servi de « facilitateur » pour la Région, dans la mise en œuvre des politiques urbaines de celle-ci.

Tous ces questionnements impulsent ladite « année expérimentale » de 2009, pendant laquelle IEB est amenée à fondamentalement repenser ses pratiques et son fonctionnement. Il s'agit de tirer les enseignements de l'aventure entamée en 1974:

en (re)construisant une position collective sur la ville, ses enjeux et les stratégies d'action à mener; en interrogeant la position d'IEB dans la société civile, son rapport au pouvoir politique et aux médias; et en apprenant des nouvelles manières de faire, en repensant la structure existante et le fonctionnement de la fédération.

Il s'agit alors de redonner à IEB sa liberté de parole.

COMME LE LÉZARD...

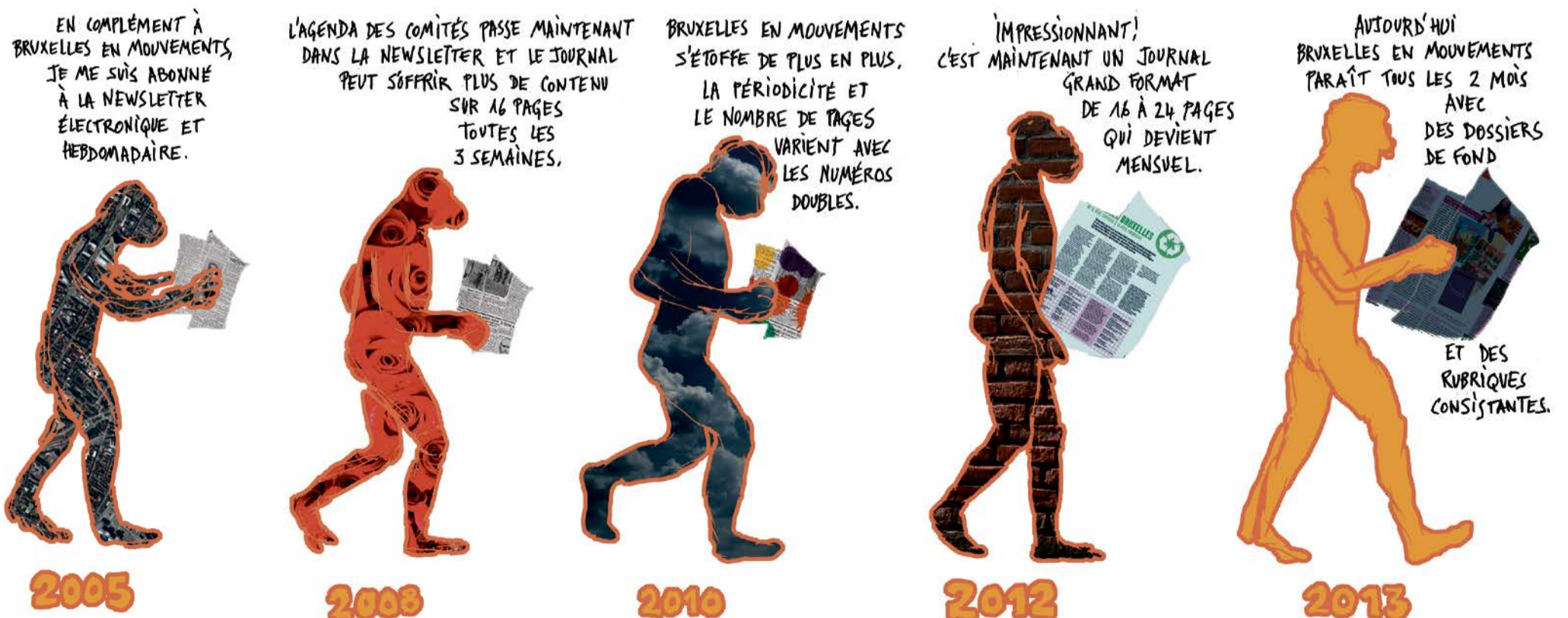
Parallèlement à IEB, le BEM aussi accomplit sa mue: progressivement, c'est la lettre d'info qui remplira le rôle de liaison qui avait été celui du journal. Les dossiers et les rubriques s'étoffent et en 2012, le format change à nouveau. Le BEM devient le journal format tabloïd que vous connaissez aujourd'hui. Ce changement permet d'aérer la mise en page tout en offrant plus de place aux textes et en augmentant considérablement le tirage. Désormais 5000 exemplaires sont d'une part envoyés aux fidèles abonnés et d'une autre distribués gratuitement à travers un réseau de points de dépôt sur l'ensemble de la région. Autre changement majeur, à partir de ce moment-là, les contenus sont élaborés collectivement au travers des réunions mensuelles du comité de rédaction, qui ne compte pas que des membres de l'équipe mais aussi des contributeurs externes, ponctuels ou réguliers.

BEM 300

Les articles figurant dans ce 300^e numéro sont tous parus dans le BEM à un moment ou à un autre, seul le premier faisant figure d'exception à cette règle. Il s'agit d'un texte inédit de Christian Vandermotten qui retrace l'histoire de la planification urbaine bruxelloise et cadre ainsi de manière particulièrement éclairante cette introduction et les articles suivants.

Pour finir, un mot sur les illustrations qui accompagnent les articles. En effet, qui de mieux pour illustrer ce numéro un peu particulier que notre collègue Philippe Meersseman. Ses dessins sont présents depuis 1985 dans les pages des publications d'IEB et il a longtemps œuvré à réaliser la maquette de votre journal, avant de vous envoyer la lettre d'info d'IEB toutes les semaines depuis 2005, étoffée et ponctuée de ses touches d'humour bien balancées. Merci à lui! ▲

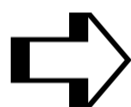
1. Le communiqué de presse du 19 décembre 1978 présente « La ville et l'habitant » comme « un nouveau moyen d'action pour Inter-Environnement Bruxelles et les comités d'habitants » mais aussi comme « un moyen de communication avec toute la population bruxelloise ».
2. À ce sujet, lire l'article sur la mobilisation au quartier Midi en p. 16-17 du présent numéro.
3. Mathieu Sonck dans le numéro 274 de Bruxelles en mouvements.



PLANIFICATION URBAINE & RAPPORTS DE FORCE SOCIO- POLITIQUES

La planification urbaine s'inscrit dans les temps longs, elle est le fruit des idéologies politiques, des coalitions et des rapports de force de chaque époque. Inter-Environnement Bruxelles est issue des luttes urbaines des années 70 et s'inscrit dans cette histoire. Une histoire que retrace aujourd'hui, près d'un an après l'adoption du PRDD, Christian Vandermotten, professeur émérite à l'ULB.

CHRISTIAN VANDERMOTTEN



Les évolutions de la planification urbaine peuvent être éclairées par l'évolution des rapports socio-économiques et politiques. Cela permet de démonter les justifications technocratiques, d'approfondir une lecture critique des choix urbanistiques et de mieux décrypter les discours et les représentations graphiques qui les emballent. Tentons l'exercice dans le cas de Bruxelles, en remontant brièvement jusqu'au XIX^e siècle, pour terminer sur le dernier né des plans indicatifs, le PRDD¹.

L'HYGIÉNISME SOCIAL : L'HEURE DES GRANDS PROJETS SPÉCULATIFS

Après l'Indépendance du pays, la force de la bourgeoisie libérale, opposée à toute atteinte au droit de propriété, et la faiblesse relative du jeune État belge limitent les opérations urbanistiques menées par ce dernier. Néanmoins, la grande bourgeoisie d'affaires bruxelloise, à la fois avide d'opérations immobilières juteuses et de visibilité internationale, prend en charge quelques opérations localisées (telle la construction du quartier Léopold) ou les fait prendre en charge par la Ville² (comme ce fut le cas du voûtement de la Senne et la création des boulevards centraux). Cette bourgeoisie libérale et urbaine peut compter sur l'appui royal, qui pousse lui-même à l'affirmation du prestige de l'État au prix de destructions de quartiers urbains, comme en témoigne la construction du Palais de Justice, Moloch écrasant symboliquement les quartiers populaires situés à ses pieds. Le discours qui encadre ces opérations, outre le recours au thème de la modernité, du cosmopolitisme et de la grandeur de la Belgique, fait appel à l'hygiène : l'épidémie de choléra de 1866 donnera un

utile coup de pouce à l'accord des instances communales au projet de voûtement de la Senne, porté par le bourgmestre Anspach.

LA RÉACTION DE LA PETITE BOURGEOISIE URBAINE : LE PASSÉ MYTHIFIÉ

Ces modernisations de la Ville vont bientôt se heurter à une modification des rapports de force à l'intérieur même du monde libéral qui gère la ville de Bruxelles. D'une part, les opérations immobilières qui devaient résulter du relotissement et de la reconstruction des abords des boulevards centraux ont été moins fructueuses que prévu. En effet, la bourgeoisie bruxelloise, à la différence de la parisienne, préfère dès cette époque une résidence dans les faubourgs plutôt qu'au centre-ville. D'autre part, les destructions entraînées par ces opérations immobilières se heurtent aux intérêts d'une petite bourgeoisie urbaine qui accède progressivement à l'arène politique, du fait de l'élargissement du corps électoral. Ceci se concrétisera par l'accession au maïorat de Charles Buls, orfèvre, esthète, admirateur romantique du Moyen-âge, défenseur de l'artisanat face au développement industriel. C'est l'époque de la redécouverte du pittoresque gothique, on restaure l'hôtel de ville et certaines églises, on reconstruit la maison du Roi ; en même temps, la Renaissance se voit sublimée : elle renvoie aux luttes contre l'Église et le pouvoir royal aux vellétés absolutistes de la seconde moitié du XVI^e siècle. L'opposition sera frontale entre

les vues de Buls et celles de Léopold II, qui voulait valoriser la grandeur de l'État à travers les réalisations urbanistiques ; in fine les projets royaux seront reportés sur les grands tracés d'avenues majestueuses dans les faubourgs, où il a les mains libres. Notamment à travers l'action de l'inspecteur-voyer Victor Besme et de ses hommes de paille qui gèrent les opérations immobilières : avenue de Tervuren, boulevard du Souverain, avenue de Meise, etc. Si le quartier populaire de Saint-Roch fut bien détruit pour permettre la réalisation de la Jonction Nord-Midi et du Mont des Arts, les travaux de réalisation de la liaison ferroviaire traînent, pas seulement du fait de la guerre 1914-18, mais aussi d'une opposition qui se développa au sein de la Ville de Bruxelles et même jusqu'au Parlement.

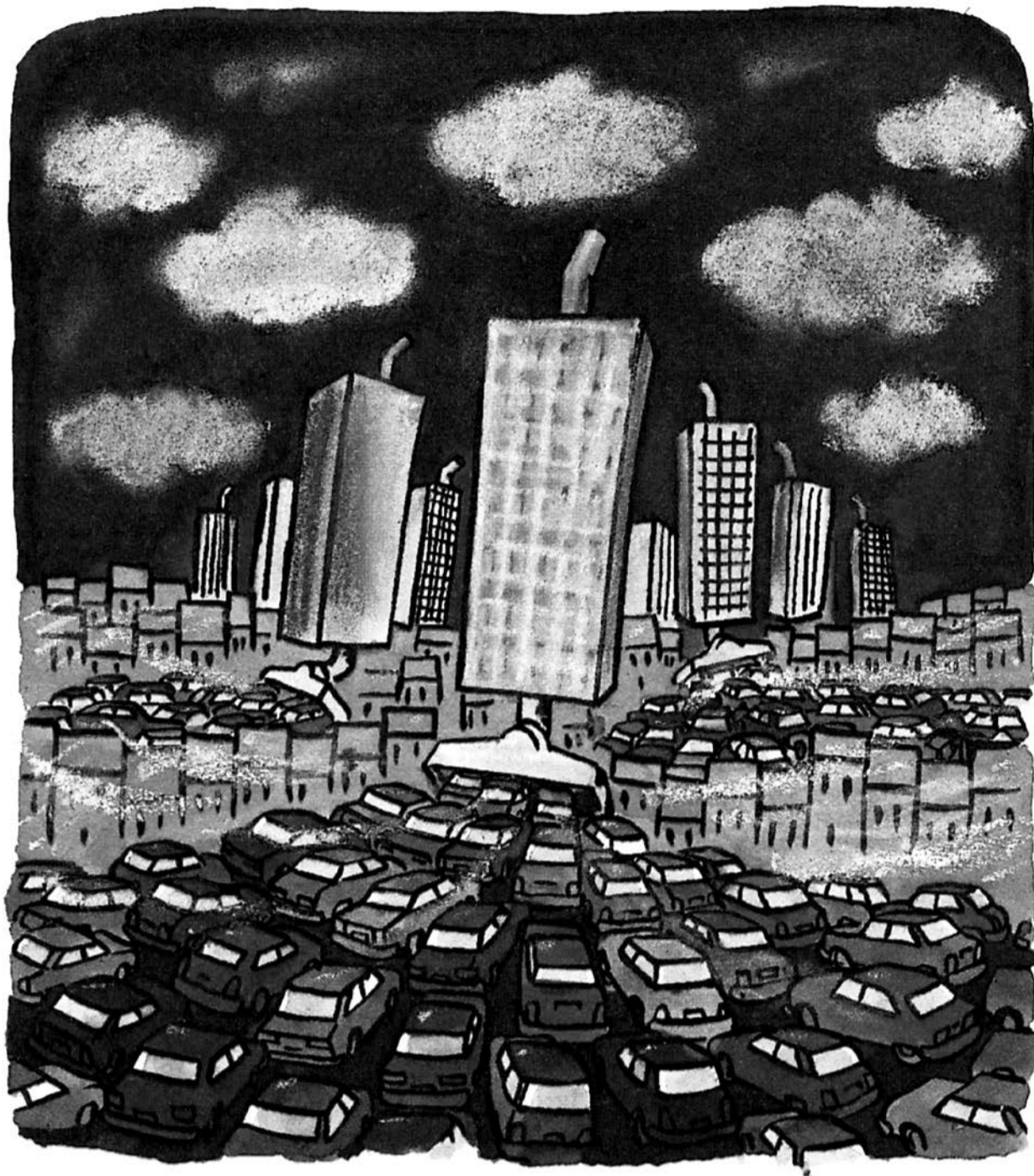
LES PRÉMICES DU FONCTIONNALISME : JONCTION ET NEW DEAL

Les travaux de la Jonction Nord-Midi reprennent vigueur au milieu des années 1930. Deux éléments vont favoriser cette reprise. D'une part, avec les annexions de territoires de 1921³ et l'exode

À la fin des années 50 et au début des années 60, chacun s'accorde sur ce modèle de société apaisée et heureuse.

de la bourgeoisie vers les faubourgs, le centre de gravité de l'électorat communal s'est déplacé hors du Pentagone, résorbant l'opposition de la Ville. D'autre part, les réactions à la crise du début des années 1930 ont entraîné l'essor des idées keynésiennes, accueillies à la

fois par de larges segments de la bourgeoisie et par le monde socialiste réformiste⁴. À la manière du New Deal de Roosevelt aux États-Unis, ces idées valorisent les grands projets comme outils de relance économique. Le monde socialiste et les architectes qui en sont proches en profitent pour associer à ces grands travaux la lutte contre les taudis, problème social alors majeur dans les villes. Le logement moderne doit contribuer à l'épanouissement de la famille, voire à l'émergence de l'homme nouveau⁵.



POUR ALLER PLUS LOIN Voir le BEM 299 de mars-avril 2019 et son dossier « En attendant mieux », qui propose notamment une lecture critique du PRDD.

UNANIMISME KEYNÉSIIEN ET GÉNÉRALISATION DE LA PENSÉE FONCTIONNALISTE

Après la deuxième guerre mondiale, toutes les forces politiques, des sociaux-chrétiens aux socialistes en passant par les libéraux, convergent autour d'une pensée réformatrice unique : il faut reconstruire rationnellement et offrir à chacun un logement décent, gage de stabilité sociale. Dans la pensée fonctionnaliste, c'est la périphérie qui endossera ce rôle et celle-ci devra devenir accessible grâce à la voiture individuelle circulant librement sur un réseau d'autoroutes.

À la fin des années cinquante et au début des années soixante, chacun s'accorde sur ce modèle de société apaisée et heureuse, que même la petite extrême-gauche ne désavoue pas. L'Expo '58 sera là pour témoigner de sa réussite et de ses ambitions. Les nuances tiennent plutôt au nombre de blocs de logements sociaux à inclure dans les projets. Cette vision fonctionnaliste globalisante (et consommatrice d'espace) impose une planification organisant l'affectation des sols sur l'ensemble du territoire, négligeant la dimension verticale et les aspects esthétiques. Cette planification sera concrétisée par la loi organique de 1962, qui généralise les plans de secteur à l'ensemble du territoire du pays. La Belgique est couverte de taches de couleur, désignant les affectations, et laissant la part belle au logement ainsi qu'aux zones d'activités industrielles dans les périphéries, créant de ce fait des zones monofonctionnelles.

LA LUTTE POUR LA RÉALISATION DU PLAN DE SECTEUR À BRUXELLES

La réalisation du plan de secteur prévu par la loi de 1962 est cependant freinée à Bruxelles. En effet, les intérêts des promoteurs immobiliers y sont puissants, ces derniers poussent au développement toujours croissant et non contrôlé du bureau, à la hausse des gabarits des immeubles, ceci aux dépens des zones de logement. Dans le même temps, au nom de la modernité automobile, les projets de la technocratie d'État, mais aussi des pouvoirs locaux, prônent le développement des voies urbaines rapides. Il s'ensuit un urbanisme du bulldozer et des développements anarchiques, ce que l'on a appelé depuis la bruxellisation. Ces dynamiques impactent le paysage bruxellois, mais également la relégation de la fonction « habitante » hors de la ville, et accentueront le départ vers la périphérie des classes moyennes et aisées.

Face à ces processus, des alliances, au sens gramscien, se nouent. Issues de la société civile, tout en étant en interaction avec le monde politique, elles s'opposent aux dynamiques à l'oeuvre. Du côté de la société civile, deux types de réactions se développent et s'organisent à partir de la fin des années soixante. La première s'organise dans les milieux populaires, encore bien ancrés alors dans la tradition bruxelloise et en lien avec certains segments du monde syndical et associatif local, souvent chrétien. En témoigne la constitution du Comité Général d'Action des Marolles,

sous la houlette de l'abbé Van der Biest, qui reçoit l'appui d'« intellectuels organiques », qui seront à l'origine de la création de l'ARAU⁶ dans un esprit d'opposition à l'urbanisme et à l'architecture fonctionnalistes, parfois sur la base d'un passé mythifié, d'une convivialité médiévale rêvée, organisée au niveau du quartier. La seconde se développe dans des milieux aisés, capables de développer des réseaux relationnels efficaces, essentiellement dans les beaux quartiers menacés par les pénétrantes ou les rocares routières, comme à Uccle, avec l'appui d'autres « intellectuels organiques », plutôt proches des naturalistes. Ces comités issus de la société civile vont trouver des appuis dans le monde politique, du fait d'une fenêtre d'opportunité particulière : dans une période que l'on pourrait qualifier de « pré-écologiste », le Parti communiste connaît alors un chant du cygne à Bruxelles, sur une base eurocommuniste. Il se démarque de ses positions fonctionnalistes traditionnelles sur le plan urbanistique et il noue des contacts avec la gauche chrétienne ainsi qu'avec certains membres du Front Démocratique des Francophones (FDF), dont Défi est aujourd'hui l'héritier. Le FDF est alors le parti politique au pouvoir à l'Agglomération de Bruxelles, ancêtre de la Région de Bruxelles-Capitale, mais pas au niveau national ni dans la plupart des communes. Or, c'est bien le niveau politique national qui contrôle encore l'urbanisme à l'époque. Les luttes urbaines seront pour lui un relais, une manière de renforcer sa présence et sa légitimité. Il fera réaliser un plan d'aménagement des dix-neuf communes de l'Agglomération, en s'appuyant sur les comités de quartier et en prenant à contre-pied les options fonctionnalistes et le tout à l'automobile.

1979 : UN PLAN DE SECTEUR CONSERVATOIRE

Fin des années 1970, c'est cette même coalition composée des « comités de quartier » et du FDF, au pouvoir à l'Agglomération, qui contraindra les partis nationaux à accélérer la sortie du Plan de Secteur de Bruxelles. Une coalition notamment renforcée par l'échec du « plan Manhattan », qui a produit sur le quartier Nord ce que certains ont qualifié de « plus grande friche au monde dans un centre-ville » et auquel les comités de quartier s'étaient opposés. Alors même que les sociaux-chrétiens de Paul Vandenoeynants avaient longtemps appuyé le promoteur Charly De Pauw, responsable s'il en est, de ce projet.

On prépare alors dans l'urgence un document essentiellement conservatoire : des taches de couleur homogènes entérinent partout les situations existantes pour lutter contre la prolifération des bureaux. Pour la première fois, la mixité urbaine, c'est-à-dire le mélange des différentes fonctions, est prise en compte dans la légende d'un plan de secteur. Pour parer au plus pressé, on laisse en suspens le sort des zones conflictuelles, qui devront être traitées ultérieurement par un aménagement différé par voie de plan particulier ➔

d'aménagement, avec des procédures de concertation originales, qui permettront aux rapports de force locaux de s'exprimer. Cependant, ce plan de secteur demeure fondamentalement fonctionnaliste, ne tenant compte finalement que des affectations. Car, bien que la notion de «zone d'intérêt esthétique ou paysager» y soit introduite, celle-ci n'a que peu de consistance juridique.

C'est sous le régime de ce plan conservatoire que Bruxelles va continuer de subir une forte érosion de sa population et va voir se poursuivre sa désindustrialisation.

1995: LE PREMIER PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT (PRD)...

Au début des années 1990, la Région, mise en place en 1989, doit affirmer sa légitimité et reste confrontée à une forte baisse de sa population, due à la poursuite du départ de ses classes moyennes et donc à un affaiblissement de sa base fiscale. Dans ces conditions, elle va s'appuyer, pour réaliser son premier Plan Régional de Développement, sur les forces qui avaient fondé le consensus du plan de secteur. Les choix stratégiques de ce PRD restent le maintien de la population en ville, le redéploiement social et économique des quartiers populaires, la lutte contre l'extension anarchique des bureaux et la défense de l'industrie urbaine. Sur ces objectifs, viennent se greffer des considérations liées au développement des transports en commun ainsi qu'à la qualité de l'environnement urbain. Mais obtenir un tel consensus (un avis unanime de la Commission Régionale de développement, la CRD) implique des objectifs vagues, non chiffrés ni hiérarchisés. En outre, la base sociale sur laquelle pouvaient s'appuyer les représentants plus ou moins autoproclamés des quartiers populaires s'est peu à peu restreinte et modifiée: la population immigrée a progressivement remplacé les milieux populaires historiquement liés à la ville et à son monde syndical et ouvrier; ces nouvelles classes populaires n'ont plus les relais que leurs prédécesseurs avaient dans le monde politique et syndical, voire entrent ponctuellement en conflit sur le terrain local – subjectivement plutôt qu'objectivement – avec ce qui subsiste des milieux populaires traditionnels. Ils sont peu présents dans les comités de quartier et aucune solidarité de circonstance ne peut se développer entre eux et les revendications plus ou moins NIMBY des comités des quartiers aisés. Certainement pas sur le terrain de luttes pour un développement du logement social... dont la production va bientôt décliner, les autorités politiques étant avant tout obnubilées par les moyens de maintenir les classes moyennes en ville.

...ET 2001: LE SECOND PLAN DE SECTEUR, DÉNOMMÉ PLAN RÉGIONAL D'AFFECTATION DES SOLS (PRAS)

Bien qu'affiné par rapport au plan de secteur de 1979, le nouveau plan d'affectation des sols de 2001, en même temps qu'il inscrit au sol des options du premier PRD, conserve les visions fondamentales de son prédécesseur: protection prioritaire de l'habitat, en particulier dans les quartiers périphériques, pourtant de fait les moins menacés; blocage des espaces affectés aux bureaux; développement de la mixité fonctionnelle⁷ dans les quartiers populaires; protection des espaces verts et confirmation de l'abandon des grands travaux routiers.

RÉCENTE MUTATION DES RAPPORTS DE FORCE: DU PDI AU PRDD, EN PASSANT PAR LE PRAS

Par la suite, la combinaison de plusieurs phénomènes va profondément modifier les perspectives de la Région, en même temps que les bases sociales sur lesquelles celle-ci s'appuyait. En effet, à partir du milieu des années 1990, Bruxelles va connaître une reprise de sa croissance démographique ainsi qu'une importante internationalisation. Parallèlement, des phénomènes de gentrification⁸ se développent. Ceux-ci se voient encouragés par les pouvoirs publics, notamment pour tenter de contrer la tendance persistante des classes moyennes à quitter la RBC, ce qui affaiblit de facto sa base fiscale. Mais peut-être également, de manière moins avouée, afin de réduire la «charge» des populations pauvres, souvent d'origine immigrée.

On observe alors, au sein de la Région, une recombinaison des alliances: la classe moyenne, qui s'était précédemment liée aux classes populaires pour défendre «sa» ville contre les grands travaux publics et l'extension incontrôlée des bureaux, trouve maintenant des opportunités, en particulier immobilières, dans la reprise de la dynamique urbaine. Elle reconstruit dès lors une alliance avec les promoteurs, qui, pour leur

part, se détournent du bureau pour réinvestir dans le logement, essentiellement le logement coûteux. Les fers de lance de cette recombinaison des alliances sont des jeunes, bien éduqués, technocrates, gentrificateurs, porteurs d'un discours «cosmopolite», en faveur de la protection de l'environnement et pour une nouvelle mobilité. Ils apprécient une rénovation urbaine qui améliore les aménités de la ville, la rend plus ludique. Ils trouvent un appui, bien que celui-ci ne s'exprime pas fortement dans le champ électoral, auprès de la population croissante «d'expats».

Les classes populaires ont pour leur part perdu leur capacité de s'inscrire dans des coalitions fortes: elles sont maintenant d'origine immigrée, n'ont plus d'attache historique à «leur» ville, sont moins intégrées dans les structures d'encadrement du monde du travail, elles-mêmes affaiblies. Elles peuvent même entrer en conflit, sur des bases subjectives, avec ce qui subsiste de la classe ouvrière «belge» traditionnelle, vieillie. Il n'est dès lors pas étonnant que la tendance de régression des constructions de logements sociaux déjà à l'oeuvre se poursuive, au profit du

développement de politiques de constructions de «logement moyen», notamment acquisitif. Par ailleurs, il ne faut pas négliger que ces populations immigrées ne représentent pas un groupe homogène: une «élite» de commerçants et de propriétaires commence à s'en dégager. Ces derniers peuvent aussi voir d'un bon œil une

rénovation de leurs quartiers, susceptible de les gentrifier et d'augmenter la valeur de leur immobilier ou de leur activité.

En termes de planification, ces évolutions vont entraîner un affaiblissement de l'intégration entre une planification urbanistique fondée sur le contrôle de l'affectation des sols et des mesures de revitalisation des quartiers dans lesquelles la dimension socio-économique était présente. Dans les «contrats de quartier», censés améliorer la situation dans le «croissant pauvre», la dimension urbanistique (et bien évidemment «durable»!) se renforce aux dépens de

Dans le document de synthèse du PRDD, on ne trouve aucun chapitre sur le «social».



la dimension sociale. Dans les politiques d'aménagement, la dimension immobilière prend une place prépondérante, notamment sous le vocable «d'effets leviers». La planification évolue au profit d'un urbanisme de projets et d'image. Le Plan de Développement International (PDI) de 2007 confirme cette évolution : l'espace urbain y est une grande tâche blanche, sur laquelle s'isolent une douzaine d'espaces dévolus à de grands projets, sans aucune réflexion sur l'intégration de ceux-ci dans le tissu urbain. On fait appel à des stararchitectes supposés présenter des grands gestes architecturaux ou urbanistiques : la réorganisation de l'espace de la rue de la Loi par Christian de Porzampnac ; le plan canal de Chemetoff, qui transforme cette zone en axe de redéveloppement structurant majeur de la ville⁹. Ces projets ne sont plus basés sur l'amélioration de la situation socio-économique des populations locales (exit le «croissant pauvre»), mais bien sur l'injection dans la zone d'un chaquet de pôles attractifs, luxueux ou culturels (Tour et Taxis, Kanal, la rénovation de la brasserie Belle-Vue, etc.) et de populations aisées (la tour Up-site, «d'un avant-gardisme subtil», les projets sur Biestebroek, etc.), qui positionnent Bruxelles dans le cadre d'une concurrence interurbaine internationale. La notion de mixité change de signification : il ne s'agit plus de maintenir un mélange d'activités dites «productives» et d'habitat dans le tissu urbain populaire, mais bien d'injecter des populations plus aisées dans les quartiers pauvres, au prétexte que cela réduirait la fracture sociale.

Dans le document de synthèse du PRDD (adopté en juillet 2018), on ne trouve aucun chapitre sur le «social». En revanche, la brochure est abondamment illustrée de belles photos montrant des projets immobiliers recherchés, densifiant «harmonieusement» la ville. Elles montrent la joie de vivre en ville, dans un environnement de qualité, rendant les quartiers populaires aux loisirs et à la détente de jeunes et de vieux heureux.

Elles valorisent ailleurs les espaces verts, dans une ville à la mobilité «apaisée». Pour le reste, la ville se doit d'être économiquement attractive et d'assumer son statut métropolitain. La Région a fait l'économie de devoir rédiger une brochure spécifique pour assurer sa promotion dans la compétition entre les «villes mondiales» de l'économie globalisée.

D'UNE ALLIANCE À UNE AUTRE, D'UN PROJET DE VILLE À UN AUTRE

Les politiques urbanistiques sont toujours puissamment inscrites dans les rapports de force présents, eux-mêmes fruit d'alliances parfois contre-nature.

L'heure est désormais à une alliance forte, composée exclusivement des détenteurs de capitaux économiques et culturels, et les voix dissidentes peinent à se faire entendre.

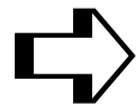
Pour IEB, fédération des comités de quartiers francophones, associations actives depuis plus de 40 ans, la destruction lente mais systématique des mécanismes de participation représente sans doute un défi. Quelle coalition sera aujourd'hui encore capable de promouvoir encore un réel droit à la ville? ▲

1. Plan régional de développement durable.
2. Par la Ville, mais non par l'État, à la différence des opérations menées par Haussman à Paris sous le second Empire.
3. Laeken, Neder-Over-Hembeek et Haeren.
4. C'est l'époque du plan du Travail de Man, (Henri De Man, dirigeant du POB).
5. L'auteur fait ici allusion à l'homme nouveau qui devait émerger de la construction stalinienne du socialisme en URSS.
6. Et plus tard d'IEB.
7. Le terme mixité étant alors encore entendu comme une mixité des fonctions économiques, et précisément pour les quartiers centraux, il s'agit alors d'y préserver, ou de tenter d'y préserver la fonction industrielle.
8. Par gentrification, nous entendons ici faire référence aux processus de réinvestissements de capitaux dans des quartiers centraux populaires, et les conséquences qu'ils charrient : augmentation des valeurs foncières, augmentation des loyers, arrivée de population au profil socio-économique et socio-culturel plus élevé que les populations jusqu'alors majoritaires dans ces espaces. On pense notamment au quartier Dansaert, ainsi qu'au bas de Saint-Gilles, aux pourtours de la place Flagey, etc.
9. Lire aussi l'article «Bruxelles, la marque qui tue la mort» en p. 12-13 du journal.

BEM 5, AVRIL 1999 En 1999, les riverains du carré des chardons se mobilisaient une fois encore pour préserver de l'urbanisation cet espace vert de 6500 m² alors cultivé depuis plus de 45 ans, réel espace de respiration dans les embouteillages du quartier Meiser. Vingt ans plus tard, le spectre réapparaît sous la forme d'un nouveau projet : une école privée, une septantaine de logements et autant de places de parkings en souterrain, un gymnase et une place centrale y étaient projetés. Un combat de longue haleine dont l'issue fut à nouveau en faveur des habitants avec le rejet du projet par la commission de concertation du 25 février 2019. À l'instar de tant de mobilisations qui s'emploient à protéger la qualité de vie des bruxellois contre l'appétit des promoteurs immobiliers ou des ambitions d'attractivité de la région, celle-ci avait un arrière-goût de déjà vu.

LE CARRÉ DES CHARDONS RESTERA-T-IL UN ESPACE VERT ?

ALAIN DEBAECKE



Délimité par les rues des Chardons et des Pavots et les avenues Rogier et Cambier, cet îlot, qui se situe à 250 m de la place Meiser à Schaerbeek, fait actuellement l'objet d'une enquête publique portant sur un projet de plan particulier d'affectation du sol (PPAS). Pour comprendre ce PPAS, un bref historique s'impose. Fin 1989, le propriétaire de l'intérieur de l'îlot, qui totalise 63 ares, introduit une demande de certificat d'urbanisme (CU) afin de pouvoir lotir le terrain et réaliser vingt maisons et vingt-sept boxes-garages. Les riverains, considérant ce projet comme disproportionné, constituent un comité de quartier pour s'opposer au projet qui finalement est rejeté par la commission de concertation. Début 1992, le propriétaire introduit une demande de CU avec un projet remanié (douze maisons avec garages et sept boxes). Le Comité de Quartier du Carré des Chardons (CQCC) réagit en introduisant lui-même une demande de CU pour un projet alternatif, qui prévoit de

conserver l'espace vert et sa fonction potagère grâce à un programme socio-culturel et éducatif. Ce projet reçoit un avis favorable de la commission de concertation. En août 1992, le CQCC est le premier comité de quartier, dans la Région, à introduire auprès de la commune une demande de PPAS et ce en vertu de l'Ordonnance Organique de la Planification et de l'Urbanisme de 1991. Ce projet vise à préserver l'intérieur de l'îlot de toute construction et à garantir sa vocation d'espace vert. La commune accède à cette demande mais en 1997, ce projet est rejeté par la Région pour non-conformité aux arrêtés régionaux concernant la présentation du projet et vu l'absence de plan d'expropriation du terrain. En septembre 1998, le projet de

plan régional d'affectation du sol (PRAS) reprend le Carré des Chardons en zone verte, ce qui exclut tout lotissement. Vu l'absence de réaction du propriétaire dans le cadre de l'enquête publique concernant le PRAS, la commune a aujourd'hui réintroduit un projet de PPAS mais toujours sans expropriation. Ce projet propose de maintenir l'intérieur d'îlot en zone verte, d'harmoniser les gabarits des constructions sur le pourtour, de préserver l'esthétique des immeubles repris à l'inventaire, de permettre la fermeture du front bâti rue des Chardons, de protéger les zones de recul existantes et de renforcer le logement comme fonction principale. Ces propositions rejoignent parfaitement les objectifs que s'était fixés le comité de quartier. Mais subsiste le problème de l'expropriation. Tant que l'espace vert reste propriété privée, il y a peu de chances qu'il soit ouvert à la population. Le comité espère que la Région ou la commune achètera ce terrain afin de le rendre accessible au public en toute légalité. ▲

Le CQCC est le premier comité de quartier à introduire auprès de la commune une demande de PPAS.

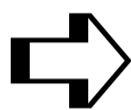
POUR ALLER PLUS LOIN

Voir le BEM 298 de janvier-février 2019 et son dossier « Canal² », qui aborde largement les processus en cours dans la zone du Canal.

BEM 39, OCTOBRE 2000 De Shanghai à Malaga et maintenant Bruxelles, le célèbre musée Pompidou s'exporte pour la quatrième fois de par le monde. L'ancien garage Citroën, racheté par la SAU en 2015 pour 20,5 millions d'euros, est un témoignage du passé industriel de Bruxelles. Constitué d'un Show Room vitré et d'immenses ateliers, plusieurs associations avaient milité au début du deuxième millénaire pour obtenir le classement d'ensemble de l'îlot. Si à l'époque la Région n'a pu rentabiliser le rachat par la construction de bureaux, elle se félicite aujourd'hui d'avoir mis le verre et l'acier à profit du rayonnement international de la Capitale: une icône pour le tourisme, un cheval de Troie dans la zone du canal.

PROTÉGER ET VALORISER .. L'ÎLOT INDUSTRIEL CITROËN À LA PLACE DE L'YSER

ALMOS MIHALY



Une conférence de presse commune a réuni ce 18 septembre les Archives d'Architecture Moderne, l'Atelier de Recherche et l'Action Urbaines, La Fonderie, Pétitions-Patrimoine, Brusselse Raad voor het Leefmilieu et Inter-Environnement Bruxelles.

Rassemblement exceptionnel de ces six associations pour demander le classement de l'entièreté du site industriel de Citroën. Il s'agissait d'empêcher le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de classer uniquement le showroom (salle d'exposition) situé à l'angle de la place de l'Yser et du quai de Willebroeck). Le showroom ne représente qu'une faible partie de l'îlot Citroën (16 500 m² au sol). Le classement de l'ensemble permettrait de protéger également les ateliers dont la valeur architecturale mais aussi le rôle économique dans la zone du canal reste à

préservé. Pourquoi? De nombreux investisseurs échafaudent des projets de reconstruction de bureaux. Jusqu'à présent, aux dires de Citroën, le bien n'est pas sur le marché pour être vendu et la firme n'a donné mandat à aucun investisseur pour présenter un projet en son nom auprès des pouvoirs publics. Il importe donc aujourd'hui d'encourager Citroën à garder sa succursale, son siège social et l'emploi localisé à Bruxelles et de continuer d'entretenir son bien qui est sain et viable économiquement. L'immense garage Citroën situé au bord du canal, au carrefour de nombreuses voies de communication, sert de signal urbain à la porte du Pentagone. Il est aussi le symbole de la zone industrielle établie en plein centre de la région. Il est un exemple de la mixité du centre de la ville.

Ce sont des atouts à préserver.

Pour protéger la vocation industrielle et l'habitat dans la zone du canal, un PPAS devra fixer des règles pour limiter des implantations massives de bureaux pour ne pas répéter l'erreur de la Kredietbank sur l'autre berge du canal. Si Citroën quittait les lieux, le bâtiment présenterait des possibilités de réaffectation hors du commun. La structure industrielle construite de manière durable est reconvertible à toute une série d'activités en rapport avec la vocation du bâtiment. La rue centrale, sous verrière, permet une redistribution de l'espace, et par exemple, la création d'une petite ville couverte.

Par ailleurs, lors de la journée du Patrimoine, Pétitions-Patrimoine a récolté les 150 signatures nécessaires pour faire ouvrir par le gouvernement une procédure de classement de la totalité des établissements Citroën. Ces signatures ont été envoyées au gouvernement sous le parrainage du Bral.

le rôle économique dans la zone du canal reste à préserver.

La Commission Royale des Monuments et des Sites (CRMS) plaide aussi pour le classement intégral du site des établissements Citroën. La CRMS a bouclé au mois d'août un dossier de classement et a même rédigé l'arrêté de classement.

Le gouvernement dispose donc de tous les éléments et arguments scientifiques pour apprécier la valeur du bien et procéder à ce classement. C'est pourquoi Inter-Environnement Bruxelles et les associations demandent avec insistance que le gouvernement décide le classement de l'ensemble, ce qui donnera une ligne de conduite claire pour l'affectation et l'avenir des lieux.

Enfin, rappelons que Eric André, Secrétaire d'État responsable des Monuments et des Sites a lui-même créé une cellule de Surveillance du Patrimoine, et que celle-ci a dressé une liste des monuments en péril sur laquelle figure le garage Citroën.

Les six associations ont déjà obtenu que le gouvernement reporte l'examen du dossier. Elles espèrent que le classement de l'ensemble des établissements Citroën soit rapidement à l'ordre du jour. ▲



LE GOÛT DU G ?

POUR ALLER PLUS LOIN Voir:
 → L'article « Recours contre la montre » de Stéphanie D'Haenens dans le BEM 293 de mars-avril 2018.
 → L'étude d'IEB « Pollution électromagnétique : les impasses d'une reconnaissance », novembre 2018.

BEM 21, JANVIER 2001 Ces deux dernières décennies ont vu une explosion des technologies sans fil. Ce « goût du G », encouragé par les pouvoirs publics, s'accompagne d'un abaissement constant du niveau de protection des Bruxellois.e.s aux rayonnements électromagnétiques. De la 3G à la 4G, le niveau d'exposition passait de 3 Volts/mètre (2007) à 6V/m (2014) et aujourd'hui les mandataires de la Région sont sur le point d'autoriser une exposition de 14,5V/m en extérieur et 9V/m en intérieur (pour un déploiement de la 5G d'ici 2020). Pourtant, se basant sur le principe de précaution, le Conseil de l'Europe recommande que le rayonnement électromagnétique ne dépasse pas 0,6V/m (2011) et de revoir les fondements scientifiques des normes actuelles d'exposition aux champs électromagnétiques fixées par la Commission internationale pour la protection contre les rayonnements non ionisants (ICNIRP – *International Commission on Non-Ionising Radiation*

Protection), qui présentent de graves faiblesses, et d'appliquer le principe « ALARA », à la fois pour ce qui est des effets thermiques et des effets athermiques ou biologiques des émissions ou rayonnements électromagnétiques. Alors qu'un consensus scientifique sur la dangerosité des ondes, à des puissances bien inférieures à celles que nous connaissons à Bruxelles, s'affine, le lobbying des promoteurs et industriels des télécommunications s'intensifie, cherchant à minimiser la dangerosité des rayonnements électromagnétiques et à disqualifier la parole de ceux qui en souffrent. Hélas, la résistance du corps humain aux rayonnements électromagnétiques n'évolue pas au même rythme que les nouvelles générations de technologies sans fil. Si aucun changement de direction n'est opéré à l'avenir, cette fuite en avant va nécessairement générer une croissance exponentielle des pathologies liées aux rayonnements électromagnétiques.



La prolifération de la téléphonie mobile et l'installation des antennes nécessaires à son fonctionnement constitue de plus en plus un phénomène de société auquel nous nous devons de nous intéresser, car ses effets semblent importants à différents niveaux.

FLORENCE VANDEN EEDE



Tout d'abord et peut-être principalement, quels sont les effets sur la santé? Manifestement, ils sont de deux types, thermiques, qui ne concernent que l'utilisateur de l'appareil mobile, mais surtout non thermiques, issus d'une exposition prolongée à un champ électromagnétique provenant d'antennes relais, ce qui pourrait provoquer des effets dommageables pour la santé.

Or, s'il n'existe pas d'unanimité des milieux scientifiques concernant les conséquences sanitaires, il n'existe pas non plus de normes légales relatives aux conditions d'émission de ces antennes relais.

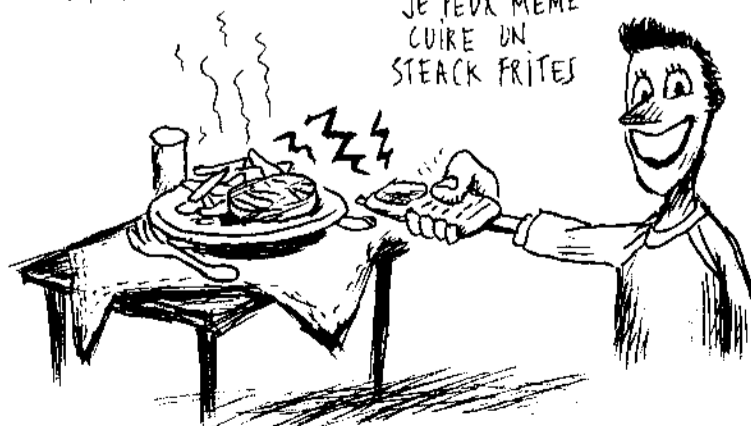
Actuellement, la Belgique suit les « pré-normes » européennes, mais plusieurs pays, dont l'Italie, ont déjà adopté des normes plus strictes en attendant de disposer des résultats de l'enquête de l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé).

En ce qui concerne la procédure actuelle d'installation d'antennes relais, elle est limitée à l'octroi d'un permis d'urbanisme délivré par le fonctionnaire délégué à la Région bruxelloise, parce que la téléphonie mobile est considérée « d'utilité publique ». Les communes sont invitées à émettre un simple avis, qui peut, si la commune le décide, faire suite à une enquête publique.

Dans le doute des effets néfastes pour la santé, toute demande d'installation pourrait être soumise systématiquement à enquête publique afin que les citoyens puissent être informés, ainsi qu'à l'octroi d'un permis d'environnement. Le dossier de demande devrait alors contenir des informations techniques qui permettraient de juger du bien-fondé de l'implantation demandée.

AVEC MON G,
 JE POUVAIS DÉJÀ TOUT FAIRE...
 LES SMS, L'HEURE, LE WAP,
 LE GPS, LA TV, LES MP3,
 PROMENER LE CHIEN,
 SORTIR LES POUVELLES...

ET MAINTENANT
 JE PEUX MÊME
 CUIRE UN
 STEACK FRITES



En ce qui concerne la distance acceptable à respecter par rapport aux habitations, certains proposent d'éviter les zones densément peuplées afin de ne pas exposer les riverains à l'intérieur du champ propre de l'antenne (environ 50 mètres) et d'une manière plus générale de retenir le principe ALARA (« *As Low As Reasonably Achievable* » : aussi bas que raisonnablement possible).

Quant à la réflexion portant sur la nuisance visuelle et la protection du patrimoine, celui-ci servant bien souvent de support aux dites antennes, il conviendrait de ne pas faire l'économie d'une réflexion nuancée et prenant en compte les intérêts des différents acteurs, avant de se prononcer sur une demande d'installation.

Le gouvernement régional, en la personne du Secrétaire d'État Éric André, vient enfin de mieux se saisir du problème en créant une commission d'étude en vue de proposer une législation adéquate. Inter-Environnement Bruxelles souhaite que le nouveau régime prévoit une révision des implantations déjà réalisées. ▲

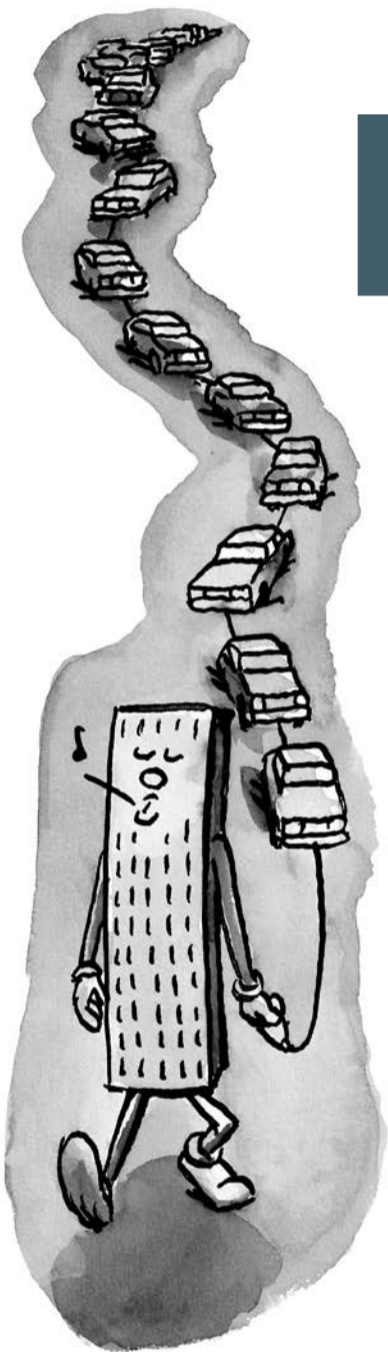
As Low As Reasonably Achievable?

BEM 49, MARS 2001 Du quartier Nord à la Porte de Ninove, les tours ont la peau dure à Bruxelles. Prévues aux opérations de démolition-reconstruction¹, qui sont par bien des exemples des non-sens écologiques, et comme pour en gommer la mauvaise réputation, les projets de construction de colosses en béton, rebaptisés « émergences », continuent d'être développés². Quant à la rénovation³ de ces hauts vestiges modernistes, elle irrite lorsque, malgré l'offre pléthorique existante, elle produit toujours plus de bureaux. Souvenirs d'une époque pas si révolue.

1. Tour Rogier, bientôt les immeubles KBC (voir avis IEB) et Remparts des moines.
2. La Silver Tower sort de terre au quartier Nord et les tours Moebius s'y voient déjà, trois tours sont prévues dans le PAD porte de Ninove (voir avis IEB), etc. etc.
3. Projet Zin (voir avis IEB).

POUR ALLER PLUS LOIN Voir aussi :
 → L'article « Rempart des Moines: une cité de logements sociaux à Bruxelles va disparaître » de Raf Custers paru dans le BEM 293 de septembre-octobre 2017
 → « De la rénovation à la démolition : le Rempart des Moines, jouet de la politique », Raf Custers, mars 2019 [<http://www.ieb.be/De-la-renovation-a-la-demolition-Le-Rempart-des-Moines-jouet-de-la-politique>].

LA GUERRE DES TOURS



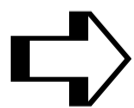
Les tours ont fait couler beaucoup de béton à Bruxelles. Aujourd'hui elles font couler beaucoup d'encre. Quelques décennies après leur érection, on peut constater des changements de toutes sortes : relookage, reconditionnement, démolition... mais aussi de nouvelles formes de spéculation. C'est l'heure des questions: qu'en faire, les garder, les raboter, les faire disparaître, continuer d'en construire, mais où? ¹

FLORENCE VANDEN EEDE ET ALMOS MIHALY

LES SPECTRES DU PASSÉ

Les tours sont associées à la tertiairisation de la ville. Les comités d'habitants ont lutté contre les projets mégalomanes, comme le World Trade Center au quartier Nord, et contre l'implantation de tours isolées cassant l'échelle et le patrimoine des quartiers. Ils ont dénoncé l'urbanisme qui divisait la ville en zones spécialisées: les lieux de travail d'un côté et l'habitation de l'autre avec des voies de communications pour circuler entre les deux. Ces plans ont démoli des quartiers, expulsé leurs habitants et favorisé en général la fuite vers la périphérie. Ces tours ont accru la quantité de bureaux dans le centre. Ensuite, elles ont contribué à raser des îlots chargés de valeur patrimoniale, que ce soit la Maison du Peuple à la place Stevens, ou à la place de Brouckère avec la tour Philips et le centre administratif de Bruxelles-Ville.

Comme l'équipement des tours a prodigieusement vieilli, que leurs aménagements intérieurs ne sont plus porteurs sur le marché (des bureaux) et que les canons du design ont changé, les promoteurs veulent désormais « rénover » des carcasses vieilles de 40 ans. Pour faire simple, ces bâtiments obsolètes représentent du terrain à bâtir vertical, virtuellement extensible, que les promoteurs veulent rentabiliser en y



Les premières tours de Bruxelles vont voir le jour dans les années 50-60. Sous l'influence du modernisme et de

l'essor économique, la ville doit se transformer. Elle sera assainie de ses taudis, elle sera en partie rasée et reconstruite selon des principes rationnels. Les nouveaux projets, bien souvent démesurés, seront basés sur trois objectifs principaux.

À savoir:

- l'accessibilité maximale de la voiture dans toute la ville et principalement au centre,
- le développement du secteur tertiaire,
- la lutte contre les taudis.

Aujourd'hui les perspectives ont bien changé et pour preuve, le PRD de 1995 reprend l'entièreté du Pentagone en zone d'intérêt culturel, historique et esthétique. La Ville de Bruxelles, dans son Plan Communal de Développement de 1999 a déclaré les bâtiments élevés incompatibles avec la forme de la Ville. « Il s'agit de grands blocs monofonctionnels dont l'esthétique et l'implantation sont peu adaptées à un centre historique: tours, murs rideaux, regroupements parcellaires... Ils créent dans le tissu urbain des ruptures d'autant plus problématiques qu'ils se trouvent concentrés dans une partie du Pentagone. » (PCD, 1999, vol.2A. p.55). Il n'empêche que la situation héritée du passé n'est pas facile à gérer, et les choix à faire ne sont pas simples, car aujourd'hui se pose la question du devenir de ces tours. À l'heure des questions, plusieurs options ont déjà été prises: certains immeubles ont fait l'objet d'un rhabillage (Tour du Midi, Berlaymont, Charlemagne, P&V...), la tour bleue des AG a été démolie en 1992, le Centre Rogier est sous le coup d'un permis de démolition, la tour du Cadastre fait l'objet d'un projet de déshabillage-remodelage, la tour du Lotto en est à son troisième projet... Quant à la tour Philips, il est prévu qu'elle soit rasée à l'échéance de son bail en 2066.



reconstruisant davantage de surfaces de bureaux et en y ajoutant des parkings. On démolit, on gonfle le volume mais la tour reste dans le paysage urbain et défigure. En effet, dans les projets qui font l'actualité, les tours subissent soit un rehaussement soit un tassement avec élargissement de leurs bases.

LA LOGIQUE ÉCONOMIQUE

Depuis les années 50-60, le marché a changé. À l'époque, les entrepreneurs connus achetaient des maisons pour démolir et construire du bureau, de préférence dans les zones où cette affectation n'était pas encore recon-

due. Cette activité alimentait l'entreprise générale de construction. Aujourd'hui, le plan de secteur et le PRD ont consacré les zones de bureau. L'immobilier est devenu un «produit financier» qui s'apprécie en fonction de son rendement, celui-ci est le résultat du rapport entre le coût d'investissement et les recettes des loyers. La problématique des tours devenues vieilles s'apprécie pour leur propriétaire en fonction de ce critère de rendement. La suppression de plusieurs étages ou la suppression des tours est un désastre financier. Seule une autorité publique forte et courageuse peut imposer une telle opération, si elle offre en même temps une compensation.

LE RÔLE DES AUTORITÉS PUBLIQUES

Les pouvoirs publics sont chargés de réglementer l'aménagement et de gérer l'espace de la ville. Les comités d'habitants souhaitent que les autorités publiques fixent des règles claires au développement du secteur immobilier.

Du point de vue urbanistique les habitants continuent de subir la mauvaise intégration des îlots de tours dans leur voisinage. Les problèmes de rupture d'échelle, d'ombre, de tourbillons et de trafic ont dévalorisé les maisons alentour. Dans tout projet qui modifie les tours existantes, il est impérieux que les interventions contribuent à diminuer les nuisances existantes et n'en imposent pas de nouvelles, comme par exemple l'introduction de parkings qui accroîtront le poids du trafic.

L'ÉCHELLE L'URBAINE: UNE RÉFÉRENCE À RESPECTER

Les comités d'habitants du Pentagone s'estiment menacés par les nouveaux projets. Ils se sentent lésés car «le centre historique ne devrait tolérer aucun dépassement de hauteur par rapport aux gabarits traditionnels». Dès lors, les habitants qui ont vécu ces années noires ne peuvent s'empêcher de clamer que «Les tours sont une erreur historique, il faut les démolir» et surtout proscrire leur multiplication. Selon eux, trois tours mériteraient la pioche des démolisseurs: le Lotto, la tour Stevens et le Hilton.

«Pour garder le charme historique du centre, les autres tours devraient être diminuées mais aussi affectées en partie au logement pour ramener la population que les bureaux ont fait fuir.»

Pour autant que les pouvoirs publics s'engagent à élaborer des solutions, la diversité des situations fait que le sort des tours se jouera au cas par cas selon le contexte de chacune.

Parmi les critères, il s'agit de savoir si elles sont nuisibles à leur environnement et si elles ont des qualités intrinsèques.

Les projets de démolition et de reconstruction

Ces plans ont démolis leurs habitants et favorisé en général la fuite vers la périphérie.

laissent présager des résultats bien pires que les bâtiments existants. Dans la logique du développement durable, la reconversion qui permettrait d'éviter d'énormes chantiers de démolition serait préférable. Pour tous les comités d'habitants, les pouvoirs publics ont donc pour tâche d'empêcher les projets incompatibles avec l'échelle urbaine.

LA MIXITÉ: UNE SOLUTION QUI A FAIT SES PREUVES AILLEURS

Certaines villes ont apporté d'autres solutions aux problèmes de leurs tours. La construction en lisière de ville, comme à Atlanta ou à la Défense à Paris concentre et donne une cohérence aux gratte-ciels. À La Haye, par contre, c'est à la recréation d'un tissu urbain qu'on assiste. Le quartier moderne des années 50 est complètement dévolu aux grands gabarits avec un effort d'harmonie architecturale mais aussi de mélange des fonctions. Ainsi, la mixité des activités et de l'habitat anime un quartier qui fonctionne comme tout quartier urbain. À Bruxelles, la logique de gestion de fonctions multiples est quasi inexistante, c'est pourtant l'une des innovations les plus originales pour ramener des habitants dans le centre. Le projet de reconversion de l'ancien immeuble de la RTT rue des Palais en est la preuve.

DES QUESTIONS POUR POURSUIVRE LE DÉBAT

Mais peut-être faut-il soulever quelques autres questions avant de faire un choix :

- en matière de développement durable, que faire de ces bâtiments qui ont, et même si c'est parfois leur seul mérite, celui d'exister?
- que faire des tonnes de gravats de démolition qu'il faudra bien évacuer et recycler?
- ne pourrait-on dès lors pour certains d'entre eux imaginer une transformation qui maintiendrait une structure originale réutilisable?
- ne doit-on retenir que les éléments négatifs du contexte général alors que certains bâtiments témoignent de qualités architecturales manifestes et font après tout maintenant aussi partie du patrimoine?

Reste la question de ce qui remplacera les bâtiments rasés, transformés, remodelés, rhabillés, revus, corrigés à la lumière des techniques et des tendances contemporaines... Quelles espèces de «choses» serons-nous capables d'inventer à la lumière de l'expérience vécue? ▲

1. N'ont été gardés du texte publié à l'époque que les morceaux qui offrent un reflet pertinent avec l'actualité.

LE COÛT SOCIAL DE LA DESTRUCTION DES TOURS DE LOGEMENTS SOCIAUX

Michel Renard, permanent au Rassemblement pour le Droit à l'Habitat, présente la problématique des logements sociaux. L'ensemble du parc des logements sociaux, dont ceux qui sont installés dans les tours, vont faire l'objet d'un cadastre technique. Il apparaît dès à présent qu'il faudra des budgets colossaux pour les rénover. Certains immeubles sont tout à fait obsolètes (déperdition énergétique, matériaux de faible qualité, équipements défectueux, etc.). Certains logements ne disposent même plus d'eau chaude. À l'époque de leur construction, les travaux

se faisaient sans souci pour la qualité, ni pour les coûts énergétiques. Le chauffage ne coûtait pas cher. Même si l'on souhaitait détruire ces bâtisses insalubres (par exemple, au Rempart des Moines), il serait difficile de reloger d'un coup les nombreuses familles qui habitent les 320 logements. Cela rappelle que dans le débat il n'y a pas que les aspects esthétiques, fonctionnels ou urbanistiques, le coût humain compte aussi. D'un point de vue financier, il serait préférable d'éviter la démolition des tours de logements sociaux. La hausse des prix, à l'occasion de

la reconstruction, serait un facteur dissuasif pour le maintien des occupants actuels. On peut craindre que la politique préconisée par la Ville de Bruxelles dans son Plan Communal de Développement (réduction de la hauteur des tours dans le Pentagone) ne conduise aussi à la destruction de barres de logements sociaux, afin de réaliser un «nettoyage social». Ceci dit, la majorité à Bruxelles-Ville a changé. Cette réflexion veut rappeler que l'on ne peut écarter la problématique «logements sociaux» de celle des tours.

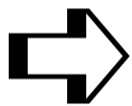
BEM 218, MARS 2009

Pour faire de Bruxelles un bastion de l'industrie touristique, nos édiles s'entourent d'un certain type d'experts.

BRUXELLES, LA MARQUE QUI TUE LA MORT!

Le Plan pour le développement international de Bruxelles (PDI) s'est donné comme but de trouver pour Bruxelles une image de marque. Que se cache-t-il derrière cette opération de marketing qui vise à arracher le consentement des Bruxellois pour utiliser cette marque ?

AXEL CLAES



Bruxelles, la marque qui tue la mort ! Et qui dit marque, se pose immédiatement la question de savoir qui en est le propriétaire. Il est donc très important qu'une machine culturelle se mette en marche. Une machine qui vise à arracher le consentement des Bruxellois pour utiliser cette marque, d'une manière ou d'une autre. Aucun « branding » n'existe sans adhésion locale ! Et chaque « Mastermarketeer » le sait. Le Plan pour le développement international de cette ville (PDI) crée un cadre idéal pour voir de plus près si tout cela est bien vrai. Inutile d'attendre le consensus pour démarrer. Nous lisons, au premier décembre 2008 sur le site du PDI : « Suite à un marché public lancé à l'échelle européenne, CoManaging, un bureau français spécialisé dans l'identité des territoires, associé à Duval Guillaume, une agence de publicité bruxelloise, a été désigné pour réaliser cette « étude identitaire » de la Région. »

LE « PHOTOMATON IDENTITAIRE » SELON COMANAGING

CoManaging, un bureau de marketing bel et bien français, aime faire usage de la notion gauchiste, devenue quelque peu désuète de « recherche-action ». Cette agence nous promet au moins 400 pages de Powerpoint, plus un court résumé pour les présentations publiques. Une synthèse opérationnelle de... quelques pages couronnera la première étape. 35 thèmes seront exploités, allant de la psychologie de la couleur et du paysage, le caractère distinctif des personnalités et des monuments du passé et du présent, aux concepts qui traversent l'architecture intérieure du territoire bruxellois (sic). Le point culminant de cette entreprise intensive et presque scientifique sera une évaluation finale par CoManaging même, de la réalité, de la force, du caractère et de la structure de notre identité territoriale. Poitou-Charentes, Meurthe et Moselle, Flandre-Dunkerque, Champagne-Ardenne, Normandie, Côte d'Azur, Dougga (site romain en Tunisie), Charleroi Porte Ouest... ont

ainsi été passés au crible dans le passé. Un palmarès qui laisse pantois. À Bruxelles, CoManaging s'évertue à trouver chaque jour une nouveauté pour alimenter un blog identitaire : de petits espaces verts, des chapelles dédiées à la vierge Marie, un film réalisé pour le compte de l'Etat lors du millénaire de Bruxelles (1979)... font ainsi partie de la panoplie d'« identités » qui « constituent notre richesse urbaine ». Aussi à noter : la Zinneke Parade est représentée par une image tellement serrée que l'on se croirait au carnaval de Venise. Il s'agit sans aucun doute d'un regard sur la multiculturalité qui trouve son expression condensée... dans un gros plan sur un masque. Cela promet pour l'avenir (de Bruxelles, et non de la Zinneke Parade). Bien sûr, les « experts » se feront un plaisir de pouvoir réajuster ce type d'images visionnaires quelque peu étroites. Le questionnaire de l'audit identitaire qui leur est adressé reprend d'ailleurs en 50 points les concepts déjà mentionnés : la couleur (« Pour vous, quelles sont les couleurs et les matières naturelles, végétales, textiles, matériaux de construction, etc. qui évoquent le plus la Région de Bruxelles-Capitale ? »); le territoire (« De quelle façon ce territoire influence-t-il le mode de vie de ses habitants ? »), l'Europe, l'argent ; le tourisme, et ainsi de suite (« Nous vous rappelons que vous pouvez répondre, si vous le souhaitez, uniquement aux questions qui concernent votre propre domaine de compétence »). Le blog en soi se porte donc garant du parfum participatif dans lequel la Région adore se lover. Pour chaque nouvelle histoire et chaque nouvelle image qu'un certain « admin » (le webmaster, sans doute) a chargées sur le site, on vous demande délicatement si vous aussi vous connaissez un tel endroit, une telle histoire. Cette liste et le nombre de hits feront partie du rapport établi par CoManaging. Participatif ? Le

blog ne semble être accompagné d'aucune campagne publicitaire. Les rares fans y émettent peu ou pas de commentaires. Mais interactif ! Certes... vous pouvez, pour ainsi dire, cliquer partout ! « If Brussels was a color, what would it be? Would it be yellow? Like the iris flower on the Brussels Capital Region flag or like tramways and busses used to be. Would it be green? Like the many forests and parks you can find around the city, like the chestnut tree leaves along streets, avenues and boulevards during summer. Would it be grey? Like the weather, the clouds, the pavement, facades, concrete, trams, busses and metro trains? Would it be a mix? Representing the multicultural richness of the city? What color would you give to it? Be the first to comment ! »

LA RÉGION A-T-ELLE UNE ÂME ?

De manière aussi enfantine, les versions linguistiques du site diffèrent d'une langue à l'autre. L'Europe figure en tête de liste sur le blog anglais. C'est ici qu'on trouve de la nature verte, se référant vaguement aux environs de Waterloo. Pas de photo en ce qui concerne la Zinneke Parade. No way !, la jeunesse d'origine marocaine pourrait y figurer ! À Bruxelles, il ne pleut que sur la partie en langue française du site du PDI. Un fritkot ne fait des yeux doux qu'à la Communauté flamande. Voilà donc le caractère multilingue de cette ville clairement représenté ! Charles Picqué y a également donné un peu du sien : « Avec le PDI, Bruxelles se donne enfin les moyens de ses ambitions, pour répondre au double défi d'un monde globalisé : garantir le bien-être de ses habitants et s'élever à la place qu'elle mérite. » Mais où se situe ce niveau bien mérité ? Le mystère reste entier. Et que dire de cette coquille :

dans la version néerlandophone, « garantir le bien-être de ses habitants » s'est malencontreusement traduit en « sécuriser les biens et les avoirs des Bruxellois ». Bien-être et avoirs... un monde nous sépare.

(Suggestion pour notre pauvre « admin » : « En Région de Bruxelles-Capitale, préféreriez-vous la sécurisation de votre bien-être ou la garantie

de voir prospérer vos avoirs ? Cochez votre choix, l'enquête demeure anonyme »). Mais, attention, les amis, là où CoManaging tente encore d'accroître sa crédibilité scientifique en organisant des séminaires et en imprimant de beaux livres sur papier glacé, leur partenaire Duval Guillaume, s'avère être maître dans ce type de « guerilla-marketing » qui sait si bien faire du neuf avec du vieux.

Un regard sur la multiculturalité qui trouve son expression condensée... dans un gros plan sur un masque.

ON N'ATTEINT PAS LES CŒURS AVEC DES CONCEPTS RATIONNELS ET DÉSAGRÉABLES

Le bureau de publicité Duval Guillaume, identifié à tort sur le site du PDI comme une agence bruxelloise, s'est vu confier le développement de la communication et donc aussi des images. Agence bruxelloise? Le plus grand groupe de médias de Belgique, où près de 200 personnes figurent sur la liste des employés, fait partie du troisième plus grand groupe publicitaire mondial, Publicis, et ne dispose que de très petites succursales, de vraiment très très petites tentacules minuscules, à New York, Anvers, Bruxelles et Paris. Duval Guillaume a réalisé en 2005 un chiffre d'affaires supérieur de seulement 17% à l'année précédente : 20,7 millions d'euros. Publicis Groupe, qui est dirigé par le grand frère Maurice Levy, a remporté en 2005 un bénéfice net de 386 millions d'euros sur un chiffre d'affaires de 4,127 milliards d'euros. Le groupe avait 7000 employés à cette époque, il en compte aujourd'hui 39000. Publicis Groupe est coté en bourse et présent dans 104 pays. Il est dès lors peu surprenant que les stratégies de marketing ciblent les populations ayant un fort pouvoir d'achat. Regardez les opportunités au Japon, nous dit André Duval : 80% de la population active fait partie des classes moyennes. Un rêve pour chaque marketeer. Mais qui sont-ils, ces marketeers? Depuis 1999, il existe une fondation néerlandophone, Stichting Marketing, regroupant 1500 membres. Séminaires et conférences, livres, fondations et VIP's sont censés augmenter, aussi en Belgique, l'aura scientifique et la soi-disant importance des grands principes du marketing. Et qui trouvons-nous, parmi bien d'autres, dans la liste de ses membres? Yves Leterme, ex-Premier ministre, Patrick Janssens, Bourgmestre d'Anvers, Piet Jaspert, Président du Jury d'éthique pour les pratiques en matière de publicité, Yves Delacollette, CEO et Country Manager, Deutsche Bank Belgium, Luk Temmerman, Strategic Intelligence Director, Groupe Suez, Vincent Clippele, Nestlé Benelux, Baudouin Meunier, Membre du Comité Exécutif, De Post/La Poste, Guillaume Van der Stighelen, Co-fondateur, Guillaume Duval... Guillaume Van der Stighelen a été sélectionné, à partir de cet extrait de liste de Mastermarketeers nationaux, comme invité à la conférence d'automne du marketing gouvernemental (Gand, 19 novembre 2008). À cette belle occasion, La Gazet van Antwerpen reproduisit le commentaire suivant: «Chaque ville portuaire doit parler du monde, mais elle se doit aussi de réfléchir sur ce qu'elle peut signifier pour le monde. Anvers est trop souvent décrite dans un contexte flamand ou belge et à travers des prédicats amèrement économiques tels que «le cœur battant de notre économie»... Anvers devrait se défaire de ce contexte trop étroitement flamand et se confronter directement et en tant que concurrent aux villes telles que Rotterdam, New York, Liverpool et Singapour. Sinon Anvers restera une petite ville de province». Nous voilà de plus en plus curieux de savoir en quoi consistera le discours sur Bruxelles. Et qui, mis à part les membres sages et ruisselants de bonté de l'équipe de CoManaging, a été admis dans la maison de maître de la Région de Bruxelles-Capitale?

DUVAL GUILLAUME, MON EXCELLENCE !

Duval Guillaume est une agence bravache. Cela est suffisamment mis en images à travers les campagnes publicitaires orchestrées par ce bureau: des mâles qui, de dos font pipi dans les prés, pètent sous la douche, ou ne portent jamais de leur vie un casque de sécurité, etc. Les muscles, les motos, les tatouages... aux mains de ces professionnels de la communication des intermondes, deviennent ainsi les traits distinctifs

d'une classe performante, mâle et moyenne. Du sexisme à l'état pur. C'est exactement ce sur quoi est bâtie l'image de marque de l'entité Duval Guillaume. Le nombre de campagnes publicitaires mises en boîte par ces maîtres du cliché, évoquant des T-shirts humides, de gros seins, du cuir et des Vamps (im)pénétrables... est infernal à comptabiliser. À partir de leur boîte de pub totally over-sext, à portée de leur Stella, ils extériorisent leur vision du monde supermacho. Lorsqu'un homme ne doit plus courir derrière les femmes parce qu'elles viennent toutes seules, c'est cela que j'appelle le succès, dixit Guillaume. Ce gang de phalocrates organisés adore aussi particulièrement pervertir tout type de mobilier urbain en utilitaire publicitaire. L'espace public n'offre-t-il pas de nombreuses opportunités à cet égard? Fontaines, clôtures, panneaux de signalisation, grilles, etc., se transforment tôt ou tard en éléments porteurs de réclames en tous genres. Atomium attention!

LE PROBLÈME N'EST PAS RÉSOLU AVEC UN JOLI SLOGAN !

C'est ainsi que Monsieur Guillaume ose décrire son art: vous gagnez votre vie en écrivant des petits textes et en dessinant... tout ceci est très agréable... Pour cela, vous avez besoin que coule dans vos veines... le sang d'un mercenaire. Nous allons donc immédiatement revisiter une de ces présentations Powerpoint qui, faisant part d'une série de performances mémorables, a poliment été applaudie lors du congrès automnal du marketing gouvernemental: «Ville d'Art et de Culture, une ardeur d'avance, la capitale du bon goût, Plus ouverte, la perle du pays, un havre de verdure et de paix, Je kan de wereld zien in, Een Stad Vooruit, une ville en avant, Stroomopwaarts, À contre-courant, Bruisende stad, Stad

om te zoenen, Stad in volle vaart, Parel van het pajottenland, Het stad begint in... Eeuwenoud, springlevend, IAM, Zot van A, Waar Vlamingen thuis zijn, De oudste, de stoutste en de wijste der steden, Koester je toekomst, Verrassend veelzijdig, Stad apart, c'est beau»... Les vaccinés professionnels du marketing, CoManaging et Duval Guillaume

Le panache paternaliste et participatif des uns et le sexisme des autres ont su convaincre le gouvernement régional de Bruxelles-Capitale.

peuvent, parmi les nombreuses autres œuvres qu'ils ont sur le feu, enfin épingler Bruxelles sur leur mappemonde. Le panache paternaliste et participatif des uns et le sexisme des autres ont su convaincre le gouvernement régional de Bruxelles-Capitale. C'est à travers une alliance

avec ce duo, que le gouvernement bruxellois enrichira sa stratégie de marketing en termes de tourisme, d'investissement international et de climat favorable aux entreprises. L'image que ces professionnels accouplés vont faire de la ville vise aussi à créer notre consentement pour faire de Bruxelles une véritable marque. Picqué enrobe le message comme suit: «Une analyse précise et profonde de l'identité de notre Région est en effet le préalable indispensable à toute politique de communication et de promotion, qu'elle s'adresse au public interne ou international»¹. Ce public interne, c'est nous en tant qu'objets directs. Car, si de grandes parties de ce public ne sont pas convaincues, le succès de la campagne sera réduit à néant. Le fait qu'il y ait eu une sorte de concours à l'échelle européenne, dont les critères de sélection sont volontairement restés dans le flou, ne donne aucune garantie envers la population bruxelloise. Elle fait trop partie de la balle qui doit se jouer. ▲

1. Déclaration de politique générale 2008-9, p. 9.



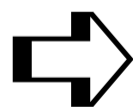
BEM 226, OCTOBRE 2009 Des grands sommets internationaux sur le climat aux appels des scientifiques à changer de paradigme économique et productiviste, le discours dominant en est encore à désirer réduire le coût écologique de la croissance. Qu'importe les contradictions du modèle et ses conséquences sociales, nous devrions avoir une confiance aveugle en une sortie de crise bénéfique tant du point de vue économique, social qu'écologique. Au delà de la prêche capitaliste, il en revient à considérer que le changement climatique peut être considéré comme une crise, dont la résolution mènerait à un paisible retour à la normale.



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

Nous l'abordions dans un article précédent du BEM¹, la promotion de l'économie de la fonctionnalité semble une piste intéressante pour répondre au défi environnemental. De même, l'alliance emploi-environnement, professée par les gouvernements fraîchement constitués, apparaît à la majorité comme une option vertueuse pour sortir de la crise. Mais qu'en est-il des conséquences sociales de ces pistes ?

MATHIEU SONCK ET PIERRE MARISSAL



Pour rappel, le principe de l'économie de la fonctionnalité est de substituer la prestation d'un service à la vente d'un bien. Le système de voiture partagée est l'un des exemples les plus connus de ce principe. À prestations sensiblement égales, une voiture Cambio remplace en moyenne trente voitures individuelles, réduisant d'autant la production automobile et sa consommation en ressources naturelles. Voilà une tendance qui doit faire froid dans le dos des actionnaires de l'industrie automobile et des 80 000 travailleurs employés en Belgique dans ce secteur. C'est que l'économie de la fonctionnalité n'est pas forcément productrice de richesses, elle est par contre économe en ressources et augmente le taux d'utilisation de celles-ci. Mais peut-on penser que les nouvelles activités générées (assurances, entretiens,

réparations, animation du réseau, augmentation de l'usage des transports en commun, moyens de locomotion doux de substitution...) compenseront les pertes d'emplois causées par la chute drastique de la production automobile? Cette question en pose bien d'autres, qui donnent envie de disséquer un peu plus le système dans lequel nous baignons.

LES CYCLES NATURELS DU CAPITALISME ?

Selon Denis Stokkink², économiste à l'ULB, on a pu constater, depuis le XIX^e siècle, une succession de cycles de croissance dans l'histoire économique, qui durent plus ou moins 25 ans. Nous serions pour l'instant dans un cycle de croissance qui a commencé aux alentours de 1990 et qui présente les caractéristiques économiques communes à tous les cycles de croissance :

financiarisation de l'économie, internationalisation des échanges et augmentation de la productivité en même temps qu'une augmentation des inégalités sociales. Chaque cycle de croissance étant aussi lié à une innovation technologique : vapeur, électricité... Cette fois, ce sont les technologies de l'information et de la communication (TIC). Mais ce que dit D. Stokkink, c'est que ces cycles de croissance alternent avec des cycles de dépression qui durent également à peu près 25 ans. Entre ces cycles, il y a généralement des ruptures, des tensions économiques et sociales, des craquements qui prennent le plus souvent la forme de guerres... Faut-il donner crédit au côté un peu déterministe de cette analyse qui décrit les cycles capitalistes comme « naturels » ? Il ne nous appartient pas à ce stade de la réflexion de trancher. Mais pousser ce raisonnement à son terme voudrait dire qu'avant d'envisager le prochain cycle de croissance, peut-être permis par les nouvelles technologies du capitalisme vert, il faudrait passer par une phase de stagnation, voire de décroissance. Voilà une perspective qui confirmerait en tout cas notre intuition à propos des effets possibles sur le champ social de l'économie de la fonctionnalité.

LE CAPITALISME ET SES CONTRADICTIONS

D'autres spécialistes analysent l'histoire du capitalisme sous un angle différent. Chaque cycle long serait, selon eux, caractérisé par une combinaison particulière de « règles » sociales et institutionnelles, de conditions technologiques, etc. Le tout formant un « régime d'accumulation » modifiant les modalités sous lesquelles les capitaux en concurrence recherchent la maximisation du profit. Les contradictions fondamentales de l'économie capitaliste prendraient, dans chaque régime d'accumulation, une forme spécifique. Au-delà de leurs diversités, les régimes d'accumulation d'avant la seconde guerre mondiale auraient par exemple tous été, en l'absence de mécanismes assurant une progression suffisante des salaires, caractérisés par une tendance structurelle aux crises de surproduction. Adopté sous la menace de troubles sociaux à la fin de la deuxième guerre mondiale, le régime de consommation de masse, basé sur une forte intervention régulatrice de l'Etat, qui améliore les conditions des ouvriers, crée la sécurité sociale et plus tard indexe les salaires, permet aux forces productives de consommer ce qu'elles produisent. Jusqu'à la fin des années soixante, la productivité augmente au même rythme que l'accumulation du capital dans les outils de production. Après, la machine se dérègle, elle n'arrive plus à empêcher durablement la chute des taux de profit liée à l'accumulation de plus en plus lourde d'équipements (et aux dépenses qu'elle engendre), sous la contrainte de la concurrence. À partir des années 80, les profits se rétablissent, non par la relance de la productivité, mais par la modération salariale. Mais ceci ne conduit pas à une croissance suffisante des débouchés, malgré une large reprivatization des marchés publics.

Conséquence : la faiblesse des opportunités ouvertes à l'investissement productif conduit à une réorientation des profits vers l'investissement spéculatif, provoquant une forte montée du chômage. Laquelle, à son tour, permet d'amplifier les pressions sur les salaires. En résumé : quelles que soient leurs formes, les contradictions subsistant au sein de chaque régime d'accumulation comprennent donc intrinsèquement, dès le départ, les germes repérables de sa future crise. Par contre, le passage à un nouveau régime d'accumulation dynamique supposerait une véritable rupture, une nouvelle trouvaille de l'histoire, si l'on peut dire, nullement automatique, dépendant entre autres de l'état des rapports de forces au sein de la société, et capable d'articuler de manière cohérente de nouvelles technologies et de nouveaux gisements de productivité avec des régulations adéquates. À défaut, les innovations technologiques seraient à elles seules bien incapables d'initier davantage que de petites variations cycliques, comme récemment celle portée par les TIC (technologies de l'information et de la communication) par exemple.

Les contradictions au sein de chaque régime d'accumulation comprennent donc intrinsèquement les germes de sa future crise.

LES PHASES DU SCÉNARIO DU CAPITALISME VERT

Dans son article ¹, Michel Husson explique le scénario du capitalisme vert :

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

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

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

ET LES TECHNOLOGIES VERTES, ALORS ?

Selon Michel Husson, statisticien et économiste français travaillant à l'Institut de recherches économiques et sociales, il est permis de douter fortement que le modèle du capitalisme vert imaginé aujourd'hui par différents gouvernements puisse constituer le socle d'un nouveau cycle de croissance longue. L'économiste avance notamment que l'intensité [de la consommation] énergétique ne pourra baisser que jusqu'au point où cette baisse constitue une menace pour le taux de profit, même si les objectifs environnementaux nécessiteraient d'aller au-delà. En d'autres termes, il n'est pas sûr que l'optimum du taux de profit corresponde à une économie d'énergie suffisante pour garantir une réelle maîtrise de l'environnement. De plus, pour pérenniser un dispositif qui serait socialement juste, il faudrait postuler que les gains de productivité obtenus dans les technologies vertes compenseraient non seulement les coûts initiaux (la taxe verte et les investissements en équipements) mais permettraient aussi d'assurer une croissance correspondante des débouchés salariaux au détriment des rentes financières. Ce qui est très loin d'être démontré !

CONCLUSIONS

On remarquera à la lecture de ce dossier que l'on voit cohabiter dans la ville des logiques économiques qui ne sont pas réellement débattues sur la place publique. Aujourd'hui, une réalité de la politique économique, c'est de créer des centres commerciaux périphériques pourvoyeurs d'une part d'emplois peu qualifiés⁴ au détriment éventuel des impératifs environnementaux ou même sociaux. Demain, les pouvoirs publics sont prêts à parier toutes leurs billes sur le développement du capitalisme vert, qui mériterait au minimum une réflexion approfondie sur ses implications sociales. Le problème n'est pas simple, car les intérêts sont antinomiques. Heureusement des citoyens, localement⁵, s'organisent pour préparer l'après-pétrole, car si l'on peut se sentir dépourvu face à des mécanismes qui nous dépassent un peu, rien ne nous empêche, par nos pratiques quotidiennes, ici et maintenant, de couper quelques-uns des fils qui font de nous les marionnettes du capitalisme mondialisé... ▲

1. BEM 215-216, p. 14-15.

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

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

4. Notamment via des initiatives comme « Villes en transition ».

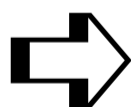


BEM 227, OCTOBRE 2009 Le rapport d'IEB aux modalités de la participation a fortement fluctué tout au long de son existence. En 2009, IEB décide de faire une évaluation de sa posture ambiguë d'interface entre les habitants et les institutions pour constater que celle-ci pervertit son rôle de vecteur des voix qui viennent d'en bas. Le bilan se réalise à partir de deux cas concrets: les réaménagements de la place Flagey et du quartier Midi. Nous espérons 10 ans plus tard avoir tiré leçon de ces expériences pour ne plus jouer la carte de médiateur de la participation citoyenne au service de la Région. Nous sommes bien sûr toujours au service de la ville et de ses habitants mais en assumant la position critique d'une culture urbaine vigilante aux rapports de force et de domination et à la déconstruction de ceux-ci pour laisser place aux dominés.

IEB ET LES MOBILISATIONS CITOYENNES : LE QUARTIER MIDI

L'analyse qui suit, fruit d'un stage réalisé à IEB en 2009, explore les rapports entre IEB et des groupes d'habitants à travers l'exemple de la mobilisation du quartier Midi. Elle met en évidence la variabilité des modes de relations et leur évolution au cours du temps et tente de cerner les facteurs qui ont influencé les interactions entre la fédération et les comités ou autres plateformes d'habitants.¹

CHRISTINE ACHEROY ET CLAIRE SCOHIER



Pour rappel, l'idée du réaménagement du quartier Midi naît en 1989 avec l'annonce de l'implantation du terminal TGV à Bruxelles-Midi. Ses avancées se feront au prix du pourrissement lent du quartier et de l'expropriation de ses habitants pour cause d'utilité publique dans l'objectif avoué de construire des bureaux permettant de récolter des charges d'urbanisme.

UNE MOBILISATION FRAGMENTÉE...

Pour comprendre comment s'est déroulée la mobilisation au Midi, il faut d'abord mettre en évidence les caractéristiques sociales des habitants du quartier. La plupart d'entre eux, d'origine étrangère, maîtrisent peu nos codes urbains. Ainsi, ils sont peu outillés pour décrypter les enjeux des politiques urbaines et s'organiser face à elles. Ils sont, par ailleurs, peu habitués à revendiquer leur place et leurs droits. Au Midi, cet état de fait va entraîner une fragmentation de l'action et freiner les possibilités

d'émergence d'une mobilisation forte et collective. D'un côté, des habitants peu informés cherchant à comprendre les projets qui pèsent sur leur lieu de vie et leurs implications, de l'autre, des associations, dont IEB, s'inquiétant, dès 1991, des modalités de relogement des habitants et de la capacité de la Région à maîtriser le dossier. Si IEB parle au nom des habitants c'est sans concertation avec ceux-ci. Leurs inquiétudes, pourtant communes, s'exprimeront à l'occasion de diverses commissions de concertation, lieu institué depuis les années septante pour permettre aux habitants de formuler leurs remarques sur des projets urbains.

... SUIVIE D'UNE DÉMOBILISATION

Après la commission de concertation de 1996, la mobilisation d'IEB et des autres associations – excepté le CODES – va fortement diminuer². Parmi les facteurs explicatifs de cette démobilité, on peut relever les éléments suivants :

→ L'attitude non réceptive des autorités



régionales et communales et donc l'impossibilité de faire valoir son point de vue lors des commissions de concertation: « De commissions de concertation en commissions de concertation les habitants ont exprimé les mêmes inquiétudes, les mêmes questions et les mêmes revendications. Pourtant, les commissions accouchèrent toujours d'avis unanimement favorables aux projets de plans de Saint-Gilles et de la Région... »³.

→ La participation aux commissions de concertation est le mode d'action par excellence d'IEB mais c'est un mode d'action réactif et ponctuel. Une fois l'enquête publique terminée, IEB ferme le dossier et passe au suivant.

→ Le cumul des fonctions de bourgmestre de Saint-Gilles et de président de la Région par Charles Picqué entre 1989 et 1999 a aussi réduit la possibilité, pour les associations, d'établir des alliances avec l'un ou l'autre pouvoir.

→ La lenteur du processus de déconstruction-reconstruction du quartier a également contribué à démobilité l'attention des uns et des autres⁴. Dans le cas d'IEB, la multiplicité des enjeux urbains qui se succèdent et le besoin de préserver l'attention du public et des médias conduit à s'orienter vers des actions visibles.

VERS UNE RE-MOBILISATION DES HABITANTS

En 2005, la création du comité du quartier Midi stimule un nouvel investissement des habitants. Le comité est initié par de nouveaux habitants dotés d'une expérience militante. Face au peu de résultats obtenus par les procédures traditionnelles, les membres du comité mettent en œuvre de nouvelles formes d'actions collectives. Ils chercheront à augmenter la visibilité des conditions de vie des habitants en organisant des visites du quartier ou une fête de rue, en éditant et distribuant des affiches, en divulguant de multiples informations à travers leur site internet, en réalisant et diffusant un film ou en organisant des soirées-débats dans des lieux publics... En reconstruisant l'histoire du quartier, l'action du comité a permis aux habitants de donner un sens à une situation commune vécue par les habitants eux-mêmes; elle leur a aussi permis de se trouver une identité commune basée sur le quartier. En «cadrant» les injustices et les stratégies occultes des pouvoirs publics⁵, elle a rendu légitime, organisé et dynamisé leur action. L'élargissement du répertoire d'actions et du réseau des alliances a permis d'attirer l'attention de l'opinion publique sur les problèmes liés au réaménagement du quartier et de modifier le jeu des interactions avec les pouvoirs publics. Elle a aussi permis de redynamiser la mobilisation des différents acteurs.

IEB restera pendant un moment en retrait de cette dynamique.

ET IEB ?

IEB restera pendant un moment en retrait de cette dynamique, pour des raisons relatives à la fois au contexte externe et à son fonctionnement interne. En ce qui concerne le contexte externe, on mettra en exergue la régionalisation et la décentralisation des compétences, dans un contexte économique néolibéral de privatisation et de mise en concurrence, ainsi que la valorisation du paradigme délibératif, d'inspiration habermassienne⁶. Selon Jürgen Habermas, la légitimité démocratique repose sur l'accord intersubjectif auquel les citoyens sont susceptibles de parvenir à travers leurs discussions dans l'espace public et grâce aux procédures de l'État de droit démocratique. Ce nouveau contexte a généré des modes inédits de relations entre les différents acteurs de la ville et provoqué des changements dans le mode d'action collective. Les projets de développement urbain ont été accompagnés par l'émergence de nouveaux acteurs (des acteurs privés, des partenariats publics/privés) et de nouvelles formes de participation. Les associations très ancrées dans le territoire de la ville, comme IEB, ont ainsi été sollicitées par les pouvoirs publics afin de gérer la participation des habitants dans les projets urbains. Mais ceci au prix de devenir dépendant de la Région bruxelloise dans ses prises de position par rapport à l'espace public et de créer un malaise au sein de certains travailleurs et habitants⁷. En poussant les associations à participer à l'élaboration des choix publics, la Région les détourne de leur vocation initiale de contestation et de critique. Les facteurs internes qui se reflètent dans l'action d'IEB sont liés aux difficultés financières pesant sur la fédération à ce moment ainsi qu'aux rapports de pouvoir existant au sein de la fédération qui déterminent les prises de décision des lignes d'action de celle-ci. À cette époque, l'Assemblée générale d'IEB attend surtout le redressement financier de la fédération. En acceptant ce nouveau rôle, IEB a pu assainir ses comptes et maintenir son nombre d'employés. IEB finira néanmoins par rejoindre le réseau d'acteurs appuyant les habitants, apportant la force symbolique et la légitimité vers l'extérieur qui n'est pas toujours directement acquise aux habitants.

POUR ALLER PLUS LOIN L'ouvrage de Gwenaël Brées, habitant du quartier, *Bruxelles-Midi, l'urbanisme du sacrifice et des bouts de ficelle*, éd. Aden, Bruxelles, 2009 (www.bruxelles-midi.be), permet d'avoir un aperçu global et approfondi des enjeux et mobilisations sur le quartier Midi. Vous pouvez aussi visionner le film du même auteur (film.quartier-midi.be/visiter) et visiter le site du Comité du quartier Midi: www.quartier-midi.be

DES REVENDICATIONS... ET DES VICTOIRES

L'élargissement du répertoire d'actions et la consolidation du réseau d'acteurs mobilisés ont permis d'attirer l'attention de l'opinion publique sur les problèmes liés au réaménagement du quartier et de modifier le jeu des interactions avec les pouvoirs publics. Ces actions n'ont peut-être pas permis d'atteindre les objectifs désirés mais ont donné lieu à certaines victoires dont la reconnaissance par voie de justice de l'atteinte faite aux droits de l'homme. Parmi les quatre axes de revendications existants – l'arrêt des expropriations et des démolitions au profit de la rénovation, des facilités de relogement pour les habitants et des indemnités justes – il n'a pas été possible d'obtenir des concessions dans les deux premiers mais le traitement des derniers habitants et des propriétaires s'est amélioré entre 2005 et 2009 (ils étaient encore au nombre de 200 en 2005, ils ne sont plus que quelques-uns fin 2009). ▲



1. Le texte initialement publié portait sur deux exemples (Midi et Flagey). Il a ici été coupé afin de ne garder que l'exemple emblématique du quartier Midi.
2. Le Comité de défense de St-Gilles (CODES) restera actif jusqu'au début des années 2000.
3. G. Brées, *Bruxelles-Midi, l'urbanisme du sacrifice et des bouts de ficelle*, Editions Aden, Bruxelles, 2009, p. 316.
4. G. Brées, *Op. cit.* p. 318. Le texte fait référence aux habitants mais on peut aussi l'appliquer aux associations.
5. Un cadre, selon Goffman, est « un dispositif cognitif et pratique d'organisation et d'expérience sociale qui nous permet de comprendre ce qui nous arrive et d'y prendre part ». Les opérations de cadrage schématisent des constellations de sens, mettent en saillance des thèmes qui captent l'attention, pourvoient des schèmes d'interprétation et enclenchent des séquences d'action (Daniel Cefai).
6. J. Habermas, *Théorie de l'agir communicationnel*, t.2, Paris, Fayard, 1987.
7. D'après les entretiens avec d'anciens travailleurs d'IEB.

BEM 231-232, FÉVRIER 2010

En 2009, la STIB publiait un document stratégique nommé « Métrovision » qui se voulait le point de départ d'une nouvelle ère, où après la finalisation de la station Gare de l'Ouest, la Région pourrait enfin se lancer dans de nouvelles extensions du réseau de métro. En réponse à ce document, un groupe de spécialistes en mobilité et de citoyens bruxellois unis au sein de la plateforme SmoB (Sustainable Mobility for Brussels) publiait en 2010 une stratégie alternative nommée « Cityvision ». Celle-ci proposait une restructuration du réseau de transports en commun basée sur un vaste maillage de trams en surface permettant de limiter les correspondances et donc d'obtenir des gains temps substantiels, de répondre finement

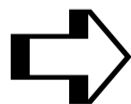
aux besoins tant locaux que régionaux de déplacement, le tout pour un coût et des délais de mise en œuvre bien inférieurs à la vision « tout-au-métro » prônée par l'opérateur public. Neuf ans plus tard, les premiers permis nécessaires à la construction de la nouvelle ligne de métro 3 sont sur le point d'être accordés. Cette ligne que la Région décrit comme la nouvelle « colonne vertébrale » du réseau de transport engendrera de nouvelles correspondances pour les usagers d'Uccle et de Forest et, en raison de la suppression du tram 55, un allongement des temps de parcours (notamment à pied pour rejoindre un arrêt) pour les habitants de Schaerbeek et d'Evere. Plus que jamais, il est donc utile de relire cette « Cityvision » qui n'a rien perdu de sa pertinence.



LA CITYVISION, UN CHOIX CITOYEN

L'état déplorable des conditions de circulation nous impose des décisions. La situation budgétaire, fédérale et régionale, doit inciter à la rationalité en termes techniques et budgétaires. Mais les meilleurs choix techniques ne pourront rien sans un changement du rapport à la ville, de la part des responsables politiques, des urbanistes et également de la part des citoyens.¹

VINCENT CARTON, MICHEL HUBERT ET LUC LEBRUN (PLATEFORME SMOB)



La mobilité à Bruxelles présente au moins deux grandes qualités. Son premier mérite est de mettre tout le monde d'accord. Le constat d'échec est unanime : c'est le chaos. Sa seconde vertu consiste à ne laisser personne indifférent. Chacun croit détenir la solution et désigne volontiers ses coupables favoris. Il faut dire que les causes de la congestion sont nombreuses et les responsabilités partagées. Passage en revue des points noirs, forcément non exhaustif : la fragmentation des compétences entre communes, régions et fédéral ; les réglementations urbanistiques et fiscales qui encouragent l'usage de la voiture ; les facilités de stationnement qui incitent à l'auto-solisme ; des services de police déchargés des missions de régulation de la circulation ; un charroi incontrôlé de marchandises ; un RER qui ne voit jamais le jour...

LA CITYVISION

À cause des mauvais choix du passé, du laxisme général et de la dilution des responsabilités, Bruxelles se retrouve dans l'impasse. Aujourd'hui, des décisions doivent être prises. En matière de transport, les premiers choix

paraissent techniques et budgétaires (par exemple : flux, densité et nœud de circulation) mais les conséquences dépassent de loin le cadre de la seule mobilité. Si les retombées prévisibles concernent la qualité de l'environnement et l'amélioration de la santé, il ne faudrait pas négliger les impacts des réseaux structurants de transport public sur le développement urbanistique. Un réseau intégré à la ville participe à l'aménagement harmonieux du territoire, à la construction d'une vaste carte mentale de l'espace de vie, et – si tout va bien – à la cohésion sociale. C'est en pensant à la ville et à ses habitants qu'a été élaborée la Cityvision, présentée dans ces lignes. À première vue, il ne s'agit que d'une simple réorganisation des lignes de la STIB, moyennant la construction d'une cinquantaine de kilomètres de voies en surface. Proposée pour créer un débat constructif – mais parfaitement réalisable techniquement – elle questionne la pertinence des projets de prolongements de métro défendus par la STIB. Proposition pragmatique, la Cityvision est la manifestation concrète de la volonté de la société civile de participer à la construction de l'espace public et d'y inclure chacun.

EN QUOI CONSISTE LA MÉTROVISION

La Métrovision consiste schématiquement à définir quelques « lignes fortes », complétées par des lignes de rabattement, puis des lignes locales. Dans cette conception, l'usager commence son trajet sur une ligne locale, saute dans une ligne de rabattement de tram ou bus, jusqu'à une correspondance vers une ligne forte, de type métro. C'est la métaphore des petits ruisseaux qui se versent dans des rivières qui se jettent dans des fleuves... Cette Métrovision est déjà à l'œuvre aujourd'hui et est appelée, selon ses défenseurs, à se renforcer à l'avenir avec de nouvelles extensions de métro, au nord d'abord vers Schaerbeek, au sud ensuite vers Uccle et à l'est enfin à travers Ixelles et le Quartier européen

Au départ, il s'agit d'un geste d'impuissance de la STIB devant la difficulté d'assurer la régularité de ses lignes – que lui impose son contrat de gestion avec la Région. Un grand nombre d'entre elles en effet sont engluées dans des embouteillages que beaucoup de communes ne combattent pas et que la Région elle-même peine à remettre en cause. Concentrer les moyens sur quelques « lignes fortes » est donc d'abord une réaction de repli de la STIB sur les parties du réseau – métro ou tram en site propre – qu'elle maîtrise.

Pour les usagers, cela signifie un nombre invraisemblable de correspondances. Alors que le trajet moyen effectué à Bruxelles est long de 4,5 km, le temps total d'attente est disproportionné par rapport au temps de parcours et parfois supérieur à celui-ci.

POURQUOI FAUT-IL UNE NOUVELLE AMBITION ?

Conscient du problème, le nouveau Gouvernement a décidé que le plan tram-bus devait être revu « afin de limiter au maximum les ruptures de charge et d'améliorer

POUR ALLER PLUS LOIN Pour des informations sur l'actuel projet d'extension du métro au nord de Bruxelles, les critiques qui lui sont adressées et des réflexions sur des alternatives possibles, visitez www.metro3pourquoi.be & Pétition « Métro 3 : N'éventrons pas Bruxelles, des alternatives existent ! » <http://bit.ly/metrodetrop>

la desserte des quartiers»², et cela ne peut se faire sans un changement radical dans la conception du système de transport bruxellois. Par rapport au tram, les coûts d'implantation du métro sont exorbitants et engagent la Région pour de longues années. Pourtant, il ne dessert qu'une étroite part de la ville et ne raccourcira pas fondamentalement le temps total (porte à porte) de déplacement de la majorité des usagers. En outre, l'apport du métro souterrain à la qualité de ville est bien faible. Tandis que le tram, lien tangible entre les quartiers, peut structurer l'aménagement du territoire et renforcer la cohésion sociale en redonnant aux citoyens une conscience de leur ville.

PROPOSITION DE RÉSEAU FERRÉ DE TRANSPORTS URBAINS : LA CITYVISION

La proposition de la plateforme SMoB consiste tout d'abord à optimiser l'usage des tunnels existants, tant de métro que de prémétro, en y faisant circuler des lignes directement connectées aux principaux points névralgiques de la capitale (centre, haut de la ville, grandes gares, quartiers des bureaux) au départ de tous les coins de la ville. Elle consiste ensuite à compléter le remaillage du réseau et l'allègement des «lignes fortes» de métro en recréant des lignes de tram en surface, notamment dans le Pentagone.

Le réseau que nous proposons est constitué de 24 lignes organisées autour de 6 axes principaux. Ces lignes se concentrent au fur et à mesure qu'elles approchent des points névralgiques de la ville parce que cela correspond aux flux de déplacements. La Cityvision repose ainsi sur une logique d'arborescence et d'unification du territoire qui se substitue à la logique de rabattement de la STIB.

De la sorte, on peut :

- assurer les liaisons directes demandées ;
- garantir une fréquence attractive en première couronne et au centre, sans gaspillage de moyens en deuxième couronne ;
- assurer la capacité requise en fonction du lieu.

QUE SUPPOSE NOTRE PROPOSITION ?

Le réseau proposé devrait être desservi par des véhicules adéquats, ce qui implique une petite gymnastique technique pour rattraper les erreurs de conception du passé (quais hauts dans le métro, trams bidirectionnels...), mais qui est parfaitement maîtrisée à l'étranger, dans des villes ayant dû corriger les mêmes erreurs

(Amsterdam, Rotterdam, Francfort...). Notre proposition suppose aussi de faire des efforts supplémentaires en faveur de la vitesse et de la régularité des transports publics en surface, pour les rendre réellement prioritaires sur la circulation automobile : sites propres, feux prioritaires, mesures locales de circulation... Un très grand nombre de villes en Europe (suisses, allemandes, françaises, néerlandaises...) sont passées par là. Même dans une ville comme Marseille, où la voiture semblait intouchable, la nouvelle ligne de tram a partiellement remis en cause sa domination dans l'espace public. Pourquoi pas à Bruxelles ?

POURQUOI SE CENTRE-T-ELLE SUR LE RÉSEAU FERRÉ ?

Parce qu'il est au cœur de la Métrovision de la STIB et que c'est dans ce domaine qu'une série de décisions importantes, engageant lourdement l'avenir, doivent être prises dans un avenir proche. Mais notre proposition tient compte aussi du réseau RER dont la desserte devrait rencontrer certains besoins de déplacement intra-bruxellois (essentiellement nord-sud), si le Gouvernement régional parvient à peser dans les négociations en cours. Au total, avec un réseau de bus et de tram coordonné (STIB, De Lijn et Tec) qui tiendrait compte également des besoins de la grande périphérie, notre capitale serait dotée d'un réseau complet de transports en commun, cohérent, intégré sur le plan tarifaire, conduisant rapidement les usagers où ils doivent se rendre, grâce à d'énormes gains de temps sur les correspondances évitées.

EST-ELLE PLUS EFFICACE POUR L'USAGER ?

Sans aucun doute ! Ce projet – qui est donné à titre indicatif et peut être modifié dans la mesure où on ne porte pas atteinte à son principe de base – assure la continuité des déplacements des usagers (gain de temps en moyenne de 20 à 25 %) et une couverture territoriale plus large (en ce compris, les zones de développement de la ville, telles que Tour & Taxis).

EST-ELLE FAISABLE ÉCONOMIQUEMENT ?

Oui ! Les investissements en infrastructure – qu'il serait malhonnête de ne pas prendre en considération sous le prétexte qu'ils seraient pris en charge par la Région ou l'Etat fédéral via Beliris (ce qui, on le reconnaîtra, est assez incertain dans le contexte actuel) – seraient d'environ 600 millions d'euros pour le noyau principal (environ 55 km de nouvelles voies ferrées). Pour le prix d'une ligne de métro de moins de 10 km, soit une toute petite partie seulement de l'ensemble des projets de la Métrovision, on aurait ici un réseau ferré complet et efficace.

mobilité, sans oublier qu'il devrait :

- servir d'outil de requalification des espaces publics et d'amélioration de la qualité de vie en ville ;
- contribuer à améliorer l'accessibilité de certains quartiers moins centraux et de nouveaux pôles de développement, d'emploi et de logement ;
- permettre à ceux qui se déplacent sans voiture par choix ou par nécessité de trouver des conditions de déplacement nettement améliorées, y compris aux heures creuses : soir, week-end, et même nuit.

Repenser la place des transports publics urbains à Bruxelles n'est donc pas qu'un enjeu de mobilité, mais également un enjeu d'aménagement du territoire, de cohésion sociale et de politique urbaine en général.

COMBIEN DE TEMPS FAUDRAIT-IL POUR LA METTRE EN ŒUVRE ?

C'est faisable en dix ans, avec des résultats déjà très palpables au terme de la présente législature. Et cela ne créerait pas moins d'emplois que le creusement d'un métro, tout en laissant des marges pour d'autres investissements dans le domaine de la mobilité et pour les autres priorités bruxelloises (logement, formation, aménagement des zones levier...). Une telle politique serait certes moins «grandiose» et nécessiterait du courage politique – celui de redistribuer l'espace public au détriment, parfois, de la voiture. Elle rendrait cependant service à l'ensemble des quartiers et des habitants, alors que le métro souterrain n'a d'effet positif que sur un corridor limité et ne supprime pas le problème de l'accroissement de la circulation automobile.

QUELQUES CONDITIONS POLITIQUES DE RÉALISATION

La première condition pour sortir de l'impasse dans laquelle se trouvent les transports publics à Bruxelles est donc, pour la Région de Bruxelles-Capitale, de définir une vision à long terme de la ville et de la mobilité. Bruxelles a besoin d'un projet homogène qui lui soit propre, qui ne dépende pas des desiderata de la STIB ni des velléités de financement du fédéral. Il faut sortir de la logique de l'amélioration au coup par coup dictée par les opportunités ou les blocages. La deuxième condition pour la Région est d'assumer ses responsabilités par rapport à la demande générale d'amélioration des déplacements à Bruxelles et par rapport aux enjeux sociaux, économiques, environnementaux et autres qui y sont liés. Cela suppose d'inscrire la mobilité au cœur de la politique urbaine et de donner, chaque fois, la priorité aux transports publics. Il faut partir du principe que si un tram ou un bus circule dans une artère, il bénéficie d'un site propre ou d'un aménagement performant et d'une télécommande des feux. Comme dans toutes les villes modernes, les trams et les bus ne devraient être à l'arrêt... qu'à leur arrêt. La troisième condition est de ne pas trop tergiverser. En effet, il est possible, à l'horizon de la fin de la nouvelle législature, de voir un nombre significatif de premiers résultats réels. Les cinq années ultérieures permettront alors la réalisation du reste du réseau, conditionnée plus par l'impossibilité matérielle de mener tous les projets en même temps que par des limites dictées par le budget, puisque celui-ci est nettement inférieur à celui de la Métrovision de la STIB. La quatrième condition est de mener une politique véritablement régionale. La mobilité est en effet une matière où tout le monde s'accorde à dire que l'échelle régionale – voire métropolitaine – est la plus adéquate. Pour ce faire, la participation des communes est essentielle. Afin d'améliorer les performances des trams et des bus circulant en surface, un système d'intéressement financier de celles-ci lors d'augmentations de la vitesse commerciale devrait être établi dans le cadre de la relation de la Région avec les pouvoirs locaux. Les responsables politiques sont les seuls à pouvoir montrer leur volonté d'aller de l'avant rapidement dans la voie que nous traçons ici, au grand bénéfice de Bruxelles, de ses habitants, de ses travailleurs, de ses entreprises, de ses commerces et de sa vie culturelle et sociale. ▲

TOUT-AU-MÉTRO ?

Quarante ans et des milliards d'euros après l'inauguration de la première station de métro par le Roi Baudouin, la part de marché des transports publics à Bruxelles est inférieure à celle de l'époque. Cela s'explique facilement si l'on sait que seulement 20% de la population de la capitale est située à moins de 400 mètres d'une station de métro et que la vitesse moyenne de déplacement de porte à porte en région bruxelloise, de 9 km/h en 1991, a sensiblement baissé depuis parce que ni les trams, ni les bus, ni les métros ne roulent plus vite, tandis que les correspondances ont été multipliées. Nous avons la chance de disposer d'un large réseau de métro et de tram de 173 km d'axe dont une partie (36%) est en souterrain. Il s'agit de l'exploiter au mieux, au service de la

1. Le texte initialement publié a été sauvagement amputé afin de ne garder que les parties les plus saillantes en regard de l'actualité.

2. Région de Bruxelles-Capitale, *Accord de Gouvernement 2009-2014. Un développement régional durable au service des Bruxellois*, 12 juillet 2009, p. 50.

BEM 259-260, OCTOBRE 2012 Le discours sur « la réappropriation de l'espace public » est une vieille recette que les pouvoirs publics et les académiques sortent de temps à autre pour essayer de légitimer des projets contestés. Le plus souvent, ces projets et/ou transformations ne répondent pas aux besoins des habitants mais plutôt à un désir d'attractivité qui fait le jeu de la promotion immobilière. L'affirmation selon laquelle traiter des formes urbaines amènerait automatiquement l'amélioration des conditions de vie et du vivre ensemble vise à dépolitiser le débat sur l'aménagement du territoire. Durant ces dernières années c'est le centre de Bruxelles qui continue à subir cette pression en terme de projets et de discours. L'article est issu d'un dossier réalisé collectivement suite à l'arpentage de l'ouvrage « Le droit à la ville » d'Henri Lefebvre.

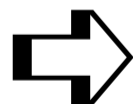
RÉAPPROPRIER LES ESPACES PUBLICS : POUR MIEUX DOMINER ?

POUR ALLER PLUS LOIN

Voir le BEM 287 de mars-avril 2017 et son dossier « Quel espace public? ».

La revendication d'une « réappropriation de l'espace public », initialement portée par des associations et des collectifs d'habitants, fait désormais partie des lieux communs du discours politique, urbanistique et médiatique. Elle fait clairement écho à l'appel lancé par Henri Lefebvre à la « réappropriation de la vie urbaine ». Mais parle-t-on bien de la même chose ?

GWENAËL BRÈES ET MATHIEU VAN CRIEKINGEN



Pour Lefebvre, le droit à la ville ne sera réalisé tant que les citoyens – le peuple – ne se réapproprient une qualité essentielle de la vie en ville : la centralité urbaine. Certes, cette condition n'est pas en soi suffisante pour qu'advienne le droit à la ville, mais elle est nécessaire, et, plus encore, stratégique. Suivons un instant son raisonnement : « chaque grand type de société a eu son type de ville » et « chaque type urbain a proposé et réalisé une centralité spécifique » : l'agora des grecs, le forum romain, la place de marché médiévale, le centre de consommation de la ville capitaliste, dès le XIX^e siècle, le centre de décision de la ville néo-capitaliste, au 20^e siècle. Ce panorama, esquissé à la fin des années 1960, doit aujourd'hui être complété par le centre en voie de gentrification de la ville néolibérale. Mais le propos historique de Lefebvre ne se veut pas descriptif. C'est la nécessité politique pour

Aujourd'hui, l'heure est au réinvestissement multifonctionnel du centre et à sa montée en gamme sociale et symbolique.

toute réforme urbaine de produire sa propre centralité qu'il veut mettre en exergue. La Commune de Paris de 1871 lui offre son modèle en la matière, sa référence historique essentielle. Il l'interprète sans détours, comme « *le retour en force vers le centre urbain des ouvriers rejetés vers les faubourgs et les périphéries, leur reconquête de la ville, ce bien entre les biens, cette valeur, cette œuvre, qui leur avaient été arrachées.* » Nouvelle société, nouvelle ville, nouvelle centralité – plus libre, plus égalitaire, socialement plus réussie. À Bruxelles, historiquement, c'est au centre de la ville que l'on trouve les quartiers d'habitat populaire, pas dans des villes nouvelles ou des grands ensembles en périphérie. Le cas de Bruxelles est donc précisément là pour infirmer les interprétations béates (ou habilement détournées) du droit à la ville : la proximité du centre-ville des populations les moins bien positionnées dans les rapports sociaux n'est pas du tout une condition suffisante d'émancipation. Prétendre régler les questions sociales en ne traitant que les formes urbaines revient à prétendre que l'amélioration des lieux centraux

– leur « revitalisation », comme on dit à Bruxelles – mènerait automatiquement à l'amélioration des perspectives d'existence des gens qui y habitent ou en font usage. Plus pernicieusement, cet amalgame mène à dé-politiser le débat sur l'aménagement des territoires de la ville. Or, politique, ce débat l'est profondément.

LES VALEURS DES ESPACES PUBLICS

C'est pourtant sur cette voie dé-politisante qu'une série d'initiatives bruxelloises récentes paraissent s'être engagées. Aussi prétendument audacieuses que généreusement médiatisées, celles-ci portent haut et clair un discours sur la « réappropriation de l'espace public » à Bruxelles, au centre de la ville en particulier. Picnic the streets, par exemple. Pour l'un des instigateurs de l'événement, philosophe lui aussi, s'exprimant au lendemain de la première édition de l'événement dans une lettre ouverte au Bourgmestre de Bruxelles, « *ce fut un moment magique pour notre ville.* Qui est ce « nous » ? Le même qui aurait répondu à un appel, disons, à l'occupation de tous les bâtiments vides, publics et privés, par les mal- ou les pas-du-tout-logés ? « *Notre ville, capitale de l'Europe, se doit de montrer le chemin.* » Qui décide du « chemin » ? Ne pas nommer qui parle, ne pas dire d'où « on » parle, comme si « nous = tous », est une première condition de dé-politisation. Certes, penser que

les voitures occupent une place trop importante à Bruxelles, en mouvement comme à l'arrêt, est un constat empiriquement fondé. Mais ces faits empiriques ne décrivent pas pour autant un monde enchanté où les rapports sociaux auraient disparu, où les politiques sur la ville ne seraient inspirées par aucune stratégie. Le PRAS démographique n'est-il pas là, précisément, pour rappeler qu'un cortège d'arguments empiriques prépare bien souvent une cause – ici, en l'occurrence, «mettre en valeur» et «optimiser» ce que le pouvoir régional considère désormais comme sa principale «ressource»: le territoire, celui de la «zone du canal» en particulier? Ce projet passe notamment par la «revalorisation» des espaces publics. Le temps semble révolu où les classes dominantes pensaient le centre de la ville en termes monofonctionnels et l'aménageaient en conséquence, c'est-à-dire, en centre des (de leurs) affaires, généreusement dotés d'accès routiers le reliant à des quartiers résidentiels exclusifs et excentrés, mis au vert. Aujourd'hui, l'heure est au réinvestissement multifonctionnel du centre et à sa montée en gamme sociale et symbolique – un lieu to live, work and play, comme disent les promoteurs. Ceci appelle à valoriser une toute autre conception des espaces publics au centre-ville: esthétiques, propres, animés, confortables, sécurisés, contrôlables... mais sans pour autant sacrifier complètement la fluidification du trafic motorisé individuel. Les appels à la «remise en valeur» des espaces publics de centre-ville, en mode picnic du dimanche ou terrasses branchées, architectures «de qualité» ou apéros à la plage, sont devenus une constante des politiques contemporaines dites de «renaissance urbaine». L'enjeu est désormais de fixer les termes concrets de cette «valeur»: valeur d'usage pour le repos, le jeu, la discussion et le débat... ou valeur foncière pour la consommation et la spéculation? Valeur esthétique pour l'habitant ou d'image de marque pour le client (et l'architecte)?

DES RÉAPPROPRIATIONS BIEN ENCADRÉES

Les initiatives récentes de «réappropriation de l'espace public» à Bruxelles s'inscrivent aussi dans une histoire. Depuis une dizaine d'années, on assiste en effet à la multiplication de formes de réappropriation très peu spontanées, initiées tantôt par le privé, tantôt par le public mais toujours soutenues par des autorités territoriales. En 2002, c'est la société immobilière Robelco (promoteur de Tour & Taxis) qui en a donné le coup d'envoi en lançant Art on Cows, une exposition à grande échelle où des dizaines de vaches en plastique sponsorisées furent disposées dans les rues de Bruxelles-Ville avec la bénédiction de la Commune. Les mammifères en toc ayant été légèrement écornés par des passants, un esclandre politico-médiatique ne tarda pas à éclater contre les vandales qui démontraient ainsi ne rien comprendre à l'art. Le promoteur remit néanmoins le couvert deux ans plus tard avec la Horse Parade, cette fois dans des espaces nettement plus ciblés comme le Cinquantenaire, surveillés par des agences de gardiennage privées. En 2007, c'est un autre promoteur immobilier, ProWinko, qui après concertation avec la commune d'Ixelles et la Région bruxelloise, commanda l'installation de Cityscape. Avec un double objectif: animer le chancre de l'avenue de la Toison d'Or en attendant d'un plan puis d'un permis d'urbanisme pour y construire un complexe commercial, et «ramener notre capitale sur la carte des endroits phares de l'événementiel d'art contemporain d'extérieur». La sculpture fut démontée deux ans plus tard, mais «l'esprit» de Cityscape lui survécut, une ASBL parapublique

ayant obtenu du promoteur le droit «d'animer l'espace». Depuis, différentes animations s'y succèdent: récemment, y trônait un showroom en plein air pour une marque de voiture... On est donc bien loin d'une conception de l'espace public comme espace pluriel, d'expérimentation, de critique, d'expression des différences... La tendance n'est pas à l'apparition d'espaces d'affichage libre ou de bancs publics, ni même à la tolérance des rassemblements spontanés. Au contraire, espaces publicitaires et caméras de surveillance pullulent, tandis que nombre de parcs sont fermés dès la tombée de la nuit et que tout nouvel espace de sport en plein air est grillagé et accessible à des horaires bien précis. En mai dernier, Etterbeek adoptait même un règlement limitant à quatre le nombre de mendiants dans certaines rues de la commune. Le droit de se rassembler dans l'espace public, pour des raisons festives ou pour manifester des opinions, n'est pas donné à tout le monde ni en toute circonstance; il est sans cesse sujet à des exceptions et des limitations, le plus souvent pour des motifs de maintien de l'ordre ou de tranquillité du voisinage. À Ixelles, on se rappelle que le réaménagement de la place Flagey entamé en 2002 avait donné lieu à un débat et à de grandes déclarations sur l'importance de la participation citoyenne, une mobilisation inattendue ayant forcé les pouvoirs publics à organiser un concours d'architecture qu'ils ne souhaitaient pas au départ. Mais une fois la place rouverte en 2008, toute forme de participation fut immédiatement exclue en ce qui concerne la programmation d'activités sur la place. Incapable d'envisager le partage de cette prérogative avec de simples habitants, la Commune privilégia dans un premier temps un partenariat avec les gestionnaires de l'ancienne Maison de la Radio qui voyaient alors la place comme leur «sixième salle». Aujourd'hui, finie la musique: il semble plus facile d'obtenir l'autorisation d'occuper la place Flagey pour un événement publicitaire (par exemple le showroom d'une marque d'électro-ménager ou la fête privée d'une société multinationale d'audit) que pour une activité culturelle... À Bruxelles de nos jours, coller une affiche en rue, un autocollant, ou dessiner sur un mur sont des actes passibles d'une forte amende; distribuer un tract un tant soit peu politique est susceptible d'une confiscation des imprimés ou d'une arrestation administrative. Mais diffuser des dépliants publicitaires est toléré à tout coin de rue. Dans cette logique, il n'est pas étonnant de constater que certaines formes purement événementielles de «réappropriation», que leur accès soit gratuit (Bruxelles-les-Bains, Apéros urbains...) ou payant (la piste de ski du Mont-des-Arts, le Brussels Summer Festival...), n'hésitent pas parfois à clôturer l'espace public et à toujours donner davantage de place à la publicité, par le biais du sponsoring, du mécénat, ou du partenariat public-privé.

«Le néo-capitalisme superpose au centre de consommation, le centre de décision. Il ne rassemble plus les gens ni les choses mais les informations.»

H. LEFEBVRE, *Le droit à la ville*, p. 135

La tendance n'est pas à l'apparition d'espaces d'affichage libre ou de bancs publics, ni même à la tolérance des rassemblements spontanés.

Si ces événements marquent bien une forme de «réappropriation de l'espace public» (et de ressources publiques), c'est en grande partie au profit d'entrepreneurs privés, de publicitaires et de marques. Une caractéristique est en effet qu'elles misent moins sur une multiplicité d'acteurs collectifs ayant un ancrage local (comités de quartiers, associations, lieux culturels...) que sur l'action d'entrepreneurs privés. Parfois très médiatisés, ceux-ci se parent de vertus diverses et d'arguments culturels et citoyens suffisamment vagues et lisses pour ne fâcher personne, et se voient ainsi institués en partenaires incontournables des politiques urbaines. Carl de Moncharline en est un édifiant exemple. Cet ancien

patron de boîte de nuit brimé par une précédente majorité politique à Bruxelles-Ville, s'est juré de «de rehausser le niveau de Bruxelles par rapport aux autres capitales européennes». Jamais à cours d'idées, surtout celles des autres, il s'est fait le chantre de «l'innovation» en se spécialisant dans l'importation de concepts de marketing urbain nés à l'étranger. Certains pouvoirs publics manifestement à cours d'idées font régulièrement appel à ses services pour appliquer, à Bruxelles et en Wallonie, des recettes réchauffées qu'ils auraient pu facilement trouver par eux-mêmes. Bruxelles-les-Bains et la Nuit blanche? C'est lui qui aurait soufflé ces idées, venues de Paris, au bourgmestre de Bruxelles. Louise High Heels? C'est lui qui a lancé la version bruxelloise de cette compétition, soutenue notamment par la Région bruxelloise et par la RTBF, où 200 femmes courent 100 mètres en hauts talons sur l'avenue la plus chic de Bruxelles pour gagner quelques cadeaux. Le Balloon's Day Parade? Cette marche importée des Etats-Unis, théoriquement adressée aux publics populaires et où défilent de grands ballons représentant des personnages de BD, c'est encore lui... La Fête des voisins, alias Immeubles en fête, la Roller Parade, la Fiesta Latina, l'Art Truc Troc, les Brussels Fashion Days...? Toujours lui. La plupart de ces opérations, organisées par sa société de production «spécialisée dans des événements de grande dimension avec une prédilection pour des projets urbains investissant l'espace public», sont très largement sponsorisées par le privé et néanmoins supportées par les pouvoirs publics. Une situation qui pose, entre autres, la question de l'égalité d'accès à l'espace et aux moyens publics ainsi que celle de la frontière entre intérêt public et intérêts particuliers. Autoriser, encourager, initier, financer, refuser... on peut bien parler de politiques publiques. De la part des autorités, celles-ci révèlent une ambition de contrôle, d'instrumentalisation et de pacification située aux antipodes des idéaux qui animaient la revendication initiale d'une réappropriation de l'espace public pour et par l'habitant. Lefebvre nous avait prévenu: on ne peut décidément rien penser des questions urbaines, d'aménagement des espaces publics comme de rénovation des quartiers par exemple, en fermant les yeux sur les rapports de pouvoir, ici et maintenant. ▲

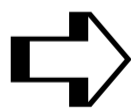
BEM 272, SEPTEMBRE-OCTOBRE 2014 Non, non, rien n'a changé... Cinq ans plus tard, c'est toujours la même rengaine: les produits d'investissement orientent l'offre bien plus que la demande. La recette reste la même mais la cible change. En 2014, alors que le marché du bureau battait de l'aile, les centres commerciaux avaient la cote et promettaient un taux d'intérêt attractifs pour les investisseurs. Aujourd'hui, l'avènement du commerce en ligne fait les yeux doux aux investisseurs immobiliers qui mettent de plus en plus d'argent dans les entrepôts logistiques liés à cette activité tandis que les centres commerciaux perdent du terrain. En France, selon une étude du cabinet immobilier Knight Frank, les commerces ont réuni en 2017 14% des investissements immobiliers, alors que la proportion dépassait 30% trois ans plus tôt. Le volet commercial du projet Neo s'apparente donc de plus en plus à un montage financier risqué illustrant par là l'inconséquence des dirigeants qui s'enchaînent aux bulles spéculatives et marchandisent la ville au lieu de garder les pieds sur terre et de préserver les valeurs d'usage du côté des habitants.

VOYAGE AU CENTRE

COMMERCIAL: LA BULLE FINANCIÈRE

Le retour des grands centres commerciaux est le fruit de la concurrence sauvage que se livre la promotion immobilière face à la perte de vitesse du marché de bureaux. Les promoteurs font miroiter la relance des centres-villes, lancent leur business et passent à autre chose.

CLAIRE SCOHIER



Le centre commercial est devenu en quelques années un nouveau produit d'investissement dès lors que les certificats placés en bourse pour ce type de projet produisent un rendement plus intéressant que d'autres placements traditionnels. Selon Christian Lasserre « Une des raisons du succès du shopping-center, en tant qu'outil d'investissement aujourd'hui, c'est que les investissements en immeubles de bureaux, ont été extrêmement décevants ces 20 dernières années et que donc il faut trouver autre chose. [...] C'est le même type de personnes et parfois les mêmes personnes »¹.

UNE BULLE QUI GONFLE

Pour l'auteur du Schéma de développement commercial de la Région bruxelloise, Jean-Luc Calonger, le centre commercial est devenu un pur produit financier. Le promoteur calcule le montant total des loyers pour déterminer le prix de revente du centre au futur acquéreur. « à

partir des années 2 000, les investisseurs (de l'immobilier commercial) ont été de plus en plus nombreux à suivre une logique financière. Celle-ci consistait à valoriser leurs murs à partir des loyers qu'ils sont susceptibles de générer dans le futur »². La valeur du loyer fluctue en fonction du taux d'intérêt et du loyer. Si les taux d'intérêt sont bas, comme c'est le cas actuellement, l'incitant pour faire

un centre commercial est plus élevé. La logique financière vient supplanter la logique commerciale, le promoteur prend le pas sur le commerçant. Les projets sont donc davantage guidés par un calcul financier à court terme que par la pertinence de l'offre. Une fois l'infrastructure vendue, peu importe au développeur la rentabilité ultérieure. Avec pour danger de rentrer dans un phénomène de bulle spéculative, à l'instar de ce qu'on a pu observer sur d'autres marchés immobiliers comme le marché du bureau. Le marché gonfle, gonfle sans aucun lien avec la capacité locale de consommation.

POUR ALLER PLUS LOIN Concernant la financiarisation du logement, voir l'étude du Rassemblement Bruxellois pour le Droit à l'Habitat (RBDH) « Le privé à l'assaut du social: Du neuf pour les Agences Immobilières Sociales » [<http://www.rbdh-bbrow.be/spip.php?article1923>].

AU PROFIT DE CERTAINES POCHEs

Le développement des centres commerciaux est aujourd'hui aux mains de grands groupes, actifs en Europe, voire au-delà, des sociétés spécialisées dans le développement immobilier comme Unibail-Rodamco qui a remporté le marché pour la première phase du projet NEO³, ou Klépierre, son concurrent évincé de ce même marché. Ces entreprises sont des sociétés d'investissement immobilier cotées (SIIC) qui redistribuent à leurs actionnaires au moins 85% des loyers perçus et 50% des plus-values réalisées, en échange d'une exonération d'impôt sur les sociétés⁴. La valeur des murs sert ensuite aux SIIC à garantir

de nouveaux appels de fonds pour la réalisation de nouvelles opérations. Une fuite en avant infinie! Les développeurs comme Unibail ou Klépierre encaissent chacun près d'un milliard d'euros de loyers annuels grâce à leurs centres commerciaux. Les décideurs politiques les accueillent à bras ouvert au nom de l'attractivité territoriale et du marketing urbain. Pour eux, ces nouveaux centres commerciaux dernier cri deviennent des «lieux de vie innovants» prenant l'apparence des shopping malls à l'américaine. La pilule s'avale avec d'autant plus de facilité que ces nouveaux centres se dotent de toitures vertes surplombant leur armature bétonnée et trient les nombreux déchets qu'ils génèrent et agrémentent leur immense parking voitures de quelques racks de vélos.

Le marché gonfle,
gonfle sans
aucun lien avec la
capacité locale de
consommation.

POUR COMBIEN DE TEMPS ENCORE ?

À côté de ces nouveaux centres commerciaux «innovants» et «inédits», les centres-villes se portent de plus en plus mal et le taux de vacance des commerces y est en hausse comme le démontre, chiffre à l'appui, le récent Atlas du commerce en Wallonie⁵. à l'échelle de la Belgique, 7,5% de la surface commerciale était inoccupée en 2008 contre 12,10% à l'heure actuelle. Beaucoup de projets ont été initiés avant la crise de 2008. Mais de nouveaux ont été lancés depuis et le marché montre aujourd'hui de sérieux signes de faiblesse. Alors qu'ils produisaient encore, il y a quelques années, un rendement supérieur à 10%, les investisseurs doivent se contenter actuellement d'un petit 6% et encore. Alors que le chiffre d'affaires moyen des centres progressait d'environ 3% par an, en 2012, il a stagné et, en 2013, il a baissé de 0,6%. En 2012, Benjamin Wayens, professeur à l'ULB, lors de la journée de l'Agence de développement territorial au nom provocateur «Is the shopping mall dead?» nous mettait déjà en garde: «Face à une logique exclusivement entrepreneuriale, nos pouvoirs publics avancent à l'aveuglette: le centre commercial est devenu un modèle de placement de produits financiers en l'absence de toute demande de la part des retailers et des consommateurs. Seule la demande des investisseurs est entendue. Les autorités plient face aux miroirs aux alouettes de la création de l'emploi et se retrouvent avec des temples de la consommation difficilement reconvertibles et un risque bien réel de cannibalisation entre enseignes commerciales. Pourquoi développer autant de surfaces commerciales dans un marché déjà mature?». ▲

1. « Le centre commercial, objet d'un nouvel engouement », in *Économie*, 30 juillet 2013.
2. Pascal Madry, « Le commerce entre dans sa bulle », in *Études foncières*, n° 151, mai-juin 2011.
3. Voir l'article sur NEO dans le BEM 272, septembre-octobre 2014.
4. Pascal Madry, *op. cit.*
5. La Région Wallonne compte 32000 points de vente dont 13% sont actuellement inactifs.



Le journal de l'A-bruxellisation !

ABONNEZ-VOUS Pour recevoir Bruxelles en mouvements à la maison et soutenir le journal et Inter-Environnement Bruxelles (IEB) : www.ieb.be/Abonnez-vous-a-Bruxelles-en

DÉCOUVRIR LE BEM ? À votre demande, nous vous envoyons gratuitement un exemplaire du journal. Envoyez simplement votre demande à info@ieb.be

⇨ **Il était une fois... Des habitants mécontents.** Progressivement, ces derniers se sont organisés en comités de quartier, puis en fédération de ces comités, pour contester l'évolution de leur ville : Bruxelles.

Bruxelles, une ville agréable, depuis toujours malmenée, et littéralement saccagée durant la seconde moitié du vingtième siècle. Cette petite ville, à force de manipulations politiques, a voulu se faire encore plus grosse qu'une capitale, pour devenir capitale de l'Europe. Elle a alors dû accueillir un nombre invraisemblable d'institutions aux noms barbares, hébergées dans des bâtiments atroces, en totale opposition au bien-être et au calme désirés par ses habitants. Face à cette évolution chaotique, mécontents, ils se sont également organisés pour créer un organe de presse associative, tenu par les mains du lecteur en ce moment précis : Bruxelles en Mouvements. « BEM », pour les intimes.

Que les lecteurs déjà familiers du concept nous pardonnent, mais l'anniversaire de ce journal nous incite à retourner aux fondamentaux. À tel point destructrices, les évolutions de la ville ont imposé un néologisme urbanistique : la Bruxellisation. Une célèbre encyclopédie en ligne la définit comme suit : « *terme utilisé par les urbanistes pour désigner les bouleversements urbanistiques d'une ville livrée aux promoteurs au détriment du cadre de vie de ses habitants, sous couvert d'une « modernisation » nécessaire. Ce phénomène doit son nom à la ville de Bruxelles où il fut particulièrement sensible dans les années 1960 et 1970, alors que la ville était livrée aux rêves de cité du futur de promoteurs incontrôlés.* » Si vous êtes Bruxellois, vous savez que c'est particulièrement bien vu.

« Bruxelles en mouvements », ses idées et ses combats, représentent exactement l'inverse ! Le journal de l'« A-bruxellisation ».

Depuis deux décennies, « Bruxelles en Mouvements » rend compte des combats à l'œuvre dans notre ville. Des combats pour défendre le droit à vivre dans un environnement sain, une notion à considérer dans son sens le plus large : l'environnement urbain, bien sûr, mais aussi social, humain, économique, politique, écologique, ou encore culturel. Les matières à traiter, analyser, décortiquer, ne manquent hélas pas... Si tout allait bien à Bruxelles, ça se saurait. Le lecteur fidèle connaît la situation, et l'acte de relire d'une traite toute la collection de BEM et de ses prédécesseurs livrerait une Histoire précise de cette ville et de son développement, durant des décennies.

Pas de doute, à l'ère digitale, sortir un journal régulièrement, imprimé sur du papier, transportable dans la poche ou dans le sac, cela reste un excellent moyen de diffuser des idées, des combats. Peut-être avez-vous trouvé votre exemplaire dans un café, sur un banc, ou dans le métro... Si vous êtes un nouveau lecteur avec ce numéro 300, vous devez savoir que Bruxelles en Mouvement est l'organe d'une association, la fédération « Inter-Environnement Bruxelles » – IEB pour les intimes –, mais c'est également bien plus... Il se veut ouvert et lisible par toutes et tous, intéressés par cette ville.

Un journal, bien entendu, n'est rien sans lecteurs. Depuis quelques années, une politique élargie de distribution s'est développée, armant quelques vaillants cyclistes de centaines d'exemplaires à déposer

dans les lieux culturels, ou certains commerces de la ville. Au hasard de déambulations bruxelloises, il est donc possible de tomber par hasard sur un exemplaire du nouveau BEM. Ô surprise, on peut alors se lancer dans sa lecture, au hasard de l'attente d'un ami, ou du retard d'un tram...

Cependant, pour que ce journal tiennent toutes ses promesses, il lui est important de disposer d'un lectorat de base, le plus fidèle, oui : les abonnés. Si ce journal vous plaît, si suivre l'actualité de l'évolution de cette ville vous branche vraiment, abonnez-vous ! Et celui que vous trouverez au hasard de vos déambulations bruxelloises, une fois le tram arrivé, offrez-le, ou reposez-le dans le présentoir ou sur la table où vous l'avez trouvé, il fera sans doute un futur heureux et, à terme... un nouvel abonné !

Il était trois cents fois... Bruxelles en Mouvements. ▲

Inter-Environnement Bruxelles



Bruxelles en mouvements est un bimestriel édité par IEB, fédération des comités de quartier et groupes d'habitants. Ce journal est distribué dans une série de lieux bruxellois, mais vous pouvez également vous abonner pour le recevoir à domicile et par la même occasion soutenir notre démarche.

Consultez notre site pour voir la publication en ligne ainsi que la liste des lieux de dépôt : www.ieb.be

Abonnement annuel (6 n°) : 24 euros
Abonnement de soutien : 64 euros
Versement au compte
IBAN : BE33 2100 0902 0446
BIC : GEBABEBB

Éditeur responsable : Chloé Deligne
Rue du Chimiste 34-36 – 1070 Bruxelles

Illustrations : Philippe Meersseman
Graphisme : Élise Debouny, Andreas Stathopoulos
Impression : Dessain – Mechelen

Secrétaire de rédaction : Mohamed Benzaouia
Coordination : Gautier Briade, Sarah De Laet, Maud Marsin, Andreas Stathopoulos
Collaborateurs : Christine Acheroy, Gwenaël Brées, Vincent Carton, Axel Claes, Alain Debaecke, Stéphanie D'Haenens, Gérald Hanotiaux, Michel Hubert, Luc Lebrun, Pierre Marissal, Almos Mihaly, Claire Scohier, Mathieu Sonck, Florence Vanden Eede, Mathieu Van Criekingen, Christian Vanderhoven, Thyl Van Gyzege

ieb
inter-environnement
bruxelles

Rue du Chimiste 34-36 – 1070 Bruxelles
Tél. : 02 801 14 80 – E-mail : info@ieb.be

Organisme d'Éducation Permanente
soutenu par la Fédération
Wallonie-Bruxelles

FÉDÉRATION
WALLONIE-BRUXELLES