



# BRUXELLES

# EN MOUVEMENTS

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



PB-PP|B-01148  
BELGIE(N)-BELGIQUE

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

N°308 – SEPTEMBRE/OCTOBRE 2020

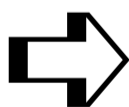
# LES BONNES AFFAIRES

# DE LA RENTRÉE



## INTRODUCTION

# RELANCER, MAIS RELANCER QUOI ?



On injecte des liquidités dans le secteur financier, on soutient les multinationales dont les industries extractives, on projette de construire ou d'agrandir des aéroports, on gonfle la capacité des ports industriels. Autant dire que l'avalanche d'appels à changer de cap portés par la « société civile » pendant le confinement n'a pas atteint les autorités publiques autant que leurs conseillers en relations publiques.

Cette reconduction du même concerne également l'aménagement du territoire en région bruxelloise, qui vise plutôt les attentes du secteur privé que les besoins de la population, notamment en termes de logement. Or, les programmes de relance élaborés suite à la crise de 2008, en abreuvant banques et fonds d'investissement de liquidités notamment réinvesties dans le marché du logement, témoignent qu'une telle orientation, parce qu'elle nourrit la hausse du foncier et de l'immobilier, effrite le droit à l'habitat des Bruxellois.

### Les mesures de relance économique qu'appelle la crise sanitaire semblent emprunter aux vieilles recettes.

DAMIEN DELAUNOIS, INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES

Depuis quelques années, ce « développement » urbain se donne notamment à voir dans les Plans d'aménagement directeur (PAD). Instauré au motif de faciliter les projets immobiliers, le PAD constitue un dispositif dérogatoire au droit de l'urbanisme qui de surcroît marginalise la population. Quelle « participation » escomptent-on quand sont soumis à enquête publique, parfois simultanément, des documents-fleuves largement établis en amont? Comment s'étonner, dès lors, que la rafale de PAD essuyée par les Bruxellois ait provoqué une telle levée de boucliers? Lire p.10-13

À la gare de l'Ouest, c'est notamment la faible attention portée par le PAD aux équipements collectifs et aux espaces verts qui a cristallisé le mécontentement des habitants et associations. Crèches, écoles, maisons de quartier, locaux communautaires: autant d'oubliés de ce programme immobilier en terrain populaire frappé par la précarité et la sur-occupation des logements. Certes, le PAD prévoit du logement public à 80%, dont 20% de logements sociaux. Mais l'essentiel étant du logement acquisitif subventionné qui après vingt ans pourra tomber dans l'escarcelle du marché, le caractère public du projet est somme toute bien relatif. Du reste, les habitants, dont les revenus sont bien inférieurs à la moyenne régionale, sont-ils en mesure de prétendre à un emprunt immobilier? Lire p.20-23

Coulés dans un PAD ou non, les projets immobiliers pilotés ou soutenus par les pouvoirs publics sont justifiés au nom d'un « boom démographique » dont on attend toujours la détonation. C'est ainsi que le long du canal plusieurs quartiers sont voués à être densifiés... aussi denses soient-ils déjà. Molenbeek, par exemple, connaît une multiplication de projets immobiliers qui négligent, là aussi, les

### Le salut arrivera-t-il du secteur privé?

besoins en équipements, sans compter leurs effets cumulés en termes de mobilité. L'axe du canal s'offre ainsi comme le lieu privilégié d'un urbanisme par projet aveugle aux caractéristiques socio-démographiques des quartiers qu'il cible. Aveugle, donc, aux habitants déjà-là, déjà en souffrance, celles et ceux qu'on rêve de voir remplacés par des ménages « contributifs ». Lire p.15-16

Le champ « bruxellois » de la mobilité, lui aussi, emprunte également aux vieilles recettes, celles qui sentent le béton. « Bruxellois » avec guillemets, parce que si le « réaménagement » du ring nord est porté par une Région flamande soucieuse de renforcer ses poumons économiques (Zaventem et Anvers), il aura d'immanquables conséquences sur les Bruxellois qui n'ont pas la chance de résider là où le trafic automobile sera « apaisé ». Lire p.17-19

Que le lecteur fatigué des postures prescriptives se rassure: ce Bruxelles en mouvements donne la parole à celles et ceux qui s'engagent pour une autre ville, que ce soit à Uccle (Geleytsbeek), Forest (Wiels) ou Schaerbeek (Josaphat). En plaçant la valeur d'usage au centre de leur action, ces « défenseurs sensibles » de zones malmenées par la promotion immobilière invitent à nous interroger sur ce qui fait la réussite d'une action collective. Lire p.04-08 ■

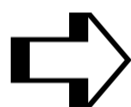
On attend toujours la détonation du « boom démographique ».

# S'ENGAGER EN VILLE

## EXPÉRIENCES DU MARAIS WIELS, JOSAPHAT ET RUE GELEYTSBEEK

**Aux confins d'Uccle, rue Geleytsbeek, des riverains se sont regroupés contre un permis de lotir ; à Forest, divers groupes défendent le « marais Wiels » et à Schaerbeek la friche Josaphat. Ces trois expériences ont ceci en commun qu'elles défendent une nature en ville mise en danger par des projets immobiliers... Il s'agit ici de « zones à défendre » qui ont trouvé leurs défenseurs sensibles, devenus spécialistes de ces espaces. Ce sont des lieux qui ont permis que chacun s'empare, à sa manière, d'une problématique commune.**

CATALINE SÉNÉCHAL, INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES



Dans un entretien relativement libre, nous leur avons demandé, à Esther Bourrée (Geleytsbeek), Geneviève Kinet (Marais Wiels) et Mathieu Simonson (la friche Josaphat), d'à la fois retracer l'histoire des lieux qu'ils défendent et leur expérience d'engagement collectif. Aucun n'intervient ici en tant que représentant, car, autre caractéristique commune à ces trois expériences, aucun de ces groupes n'est actuellement structuré en terme de « responsable, porte-parole... »

Le récit de trois expériences bruxelloises, choisies un peu arbitrairement parmi d'autres mobilisations qui allient résistance à la spéculation immobilière et défense d'un espace naturel, peut nous fournir de nombreux enseignements, comme celui de Mathieu, pour qui la participation « ne doit pas être une question théorique mais pratique : comment fait-on sur le territoire pour qu'il y ait quelque chose qui s'apparente à de l'action collective. On a des vies très compartimentées, cloisonnées, c'est très difficile de recréer du lien social. Dans certains quartiers, c'est plus facile et dans d'autres, c'est plus difficile. Ce sont des pratiques à retrouver. »

Participation ! La question intéresse évidemment Inter-Environnement Bruxelles, née de la fédération de comités d'habitants qui ont lutté, dans les années 70-80 pour que la ville ne se bâtisse pas sans eux, voire contre eux, mais avec eux !

Il s'agit de « zones à défendre » qui ont trouvé leurs défenseurs sensibles.

### GELEYTSBEEK : UN TRÈS GRAND JARDIN EN PARTAGE

**Juin 2020. Une enquête publique consulte la population sur un projet de permis de lotir – introduit par la société immobilière Tolefi. Rue Geleytsbeek, le promoteur souhaite construire, en intérieur d'îlot, huit maisons unifamiliales, une route privative, des parkings individuels.**

Située aux confins d'Uccle, à proximité du Lycée français, la rue est bordée de petites maisons de typologie ouvrière qui, jusque dans les années 80, ouvraient sur des jardins maraîchers, et même sur une vigne qui a été déplacée depuis sur le plateau Van Engeland. Aujourd'hui, les longues rangées de jardins, clôturés aux abords des maisons, s'ouvrent libres à l'arrière, dessinant une prairie terminée par un petit bois. « J'habite là depuis 1988... À l'époque, on était tranquille, derrière on appelait ça la forêt, les enfants en ont profité énormément » raconte Esther Bourrée, habitante de la rue. Deux semaines avant la commission de concertation, les voisins s'étaient réunis dans le jardin mitoyen du projet et ont décidé de s'emparer chacun d'une problématique, soit parce qu'ils ont déjà l'opportunité d'en être spécialistes, soit parce qu'elle les concerne ou les inquiète plus particulièrement. Il s'agissait de former une sorte de chœur des « requérants » qui, chacun depuis ses expériences particulières, ses préoccupations, construirait un discours commun. Lors de la commission de concertation du 15

À l'époque, on était tranquille, derrière on appelait ça la forêt, les enfants en ont profité énormément.

juillet, Esther s'est notamment exprimée sur la situation hydrologique du terrain : « j'ai suivi cette suggestion : si vous ne connaissez pas bien un sujet, mais que vous vous doutez qu'un aménagement pose problème, il faut leur poser des questions, les pousser à répondre et ne pas leur assener des vérités peu étayées. C'est comme ça que je suis venue avec ma demande de réaliser une étude hydrologique. Parce que derrière cette question, poursuit-elle, nous, on sait qu'il y a de la flotte partout, nous, on sait qu'il y a des sources, que c'est un endroit réellement marécageux. Qu'il y a eu des inondations par le passé, des sacs de sable, chaussée de Saint-Job, les gens n'en pouvaient plus. On sait qu'avoir enlevé les arbres, ça n'a rien arrangé, que tout ce ruissellement, ça n'existait pas avant. Du coup, leur poser des questions, c'est une excellente suggestion, car si tu leur poses une question, ils sont obligés de répondre. »

D'autres, comme Jean-Pierre, voisin direct, se sont inquiétés des nuisances sonores et visuelles de la percée d'une route et des parkings, une autre a déploré la démolition de la maison à front de rue – abimant l'ensemble de typologie ouvrière.

Esther tient à rappeler que le quartier n'en est pas à sa première lutte : « Je crois que je t'ai déjà raconté la genèse de cette histoire. À une époque, les terrains devaient être une sortie du ring, mais comme beaucoup d'habitants s'y sont opposés, qu'ils se sont mis ensemble et ont déposé recours sur recours, finalement, la sortie de ring s'est faite ailleurs. » La parcelle à lotir est passée entre les mains du promoteur actuel qui, au départ, « voulait construire une maison pour chacun de ses enfants – il en a quatre. Il a incité plusieurs voisins à construire également et cherchait à acheter des bouts de jardins. » D'ailleurs, les voisins suspectent que ces premières maisons soient un cheval de Troie d'une densification à venir sur tout le terrain, car, de guerre lasse, les propriétaires viendraient à lui céder des bouts de jardins. « Jusqu'à présent, on avait fait l'autruche... Puis nous avons vu des affiches rouges s'installer devant le 212 pour son permis de lotir. » Les voisins s'échangent des SMS, passent d'une maison à l'autre : « c'est Anne, la première, qui a alerté tout le monde. »

Nous habitons tous dans le quartier depuis longtemps. Je les connais depuis que j'ai 20 ans. On a fait des fêtes, des anniversaires. On a même un groupe qui s'appelle « Ta Geleytsbeek » (à lire à voix haute, juste pour rire) et au Nouvel an, on fait une caisse commune et on fait la fête. Dans le temps, toutes les portes étaient ouvertes. On était un peu les babacools du quartier. Et sur le terrain, il n'y avait aucune barrière, tout était ouvert. »



Le promoteur doit également se frotter à des habitants déjà organisés informellement et qui ont de nombreuses connaissances et savoir-faire à mettre en commun : « Oui, on a une voisine avocate, le fils de Martine est graphiste et nous a fait une super affiche. J'ai des anciens collègues qui connaissent bien les mots de l'administration et nous ont aidés à les comprendre. L'un d'eux a remis un avis, même s'il n'habite pas tout près. Moi, j'ai mon classeur, et j'ai tout rassemblé ! Je suis un peu la documentaliste de l'histoire. Sasha est photographe amateur, il nous a envoyé plein de photos anciennes de la rue. Avec sa femme, Christiane, ils sont arrivés là en 1977... elle, avec ses connaissances des insectes, elle qui passe, depuis cinquante ans, sa journée le nez au sol pour les répertorier. Nicolas a créé une mailing-list. La pétition, je pense que c'est Fabienne, une autre voisine, qui l'a lancée. Il y a aussi la dame climatologue, qui habite dans les immeubles, et Louise, qui a un doctorat en protection de l'environnement. Et puis, une autre qui s'inquiète vraiment pour la valeur de son logement – il faut dire que c'est tout ce qu'elle a ! Chacun a apporté quelque chose... et tout ça rapidement, en un mois à peine et ce qui nous a étonné et fait plaisir, ce sont tous les gens des immeubles voisins qui nous ont rejoints. On ne les attendait pas...Et ils nous soutiennent. »

« La commission a remis un avis négatif ! », se réjouit Esther. Mais elle se doute bien que ce n'est que le premier round d'un combat de longue haleine et compte créer un comité d'habitants : « Oui, avant, on ne voulait pas trop formaliser. Mais on se lance ! L'adresse e-mail est déjà prête ! » Moi, poursuit Esther, je me sens petite. Je voudrais savoir comment rebondir ensemble, comment faire fructifier notre première victoire, comment en faire un tremplin pour avancer ! Ensemble, nous sommes plus forts. Moi, j'ai toujours un peu de l'âme du Don Quichotte. J'aime bien encourager les autres car ça m'encourage aussi. Je me sens vivre lorsque je soutiens une juste cause. J'aime lorsqu'on se sent forts tous ensemble, quelle que soit l'issue de notre engagement. C'est très valorisant pour chacun d'entre nous. Avec le confinement, il y a eu un peu de solitude, de vide. Et je sais que si ce projet se réalise, notre vie va être un enfer. Les dernières années de ma vie, d'ailleurs. Il y aura les grues d'abord, le boucan, les machines. On va vivre un enfer dans cet endroit qui pendant plus de 40 ans a été notre paradis. »

Chaque semaine, plusieurs dizaines de projets immobiliers sont soumis à enquête publique. Inter-Environnement Bruxelles en suit quelques-uns, ceux qui tendent à modifier

grandement la qualité de vie actuelle des riverains ou des Bruxellois... Dans le meilleur des cas, nous ne ferons que soutenir des groupes déjà organisés, dans d'autres, nous répondrons à l'appel de quelques-uns, qui tentent de réunir des riverains avec eux. Souvent, nous avons remarqué que l'action collective est facilitée par une sécurité individuelle (sociale, financière, environnementale) suffisante pour s'inquiéter du devenir de leur quartier.

Dans le cas de la rue Geleytsbeek, il semble que ces conditions sont rencontrées : autour d'un noyau composé de voisins/voisines qui partagent un objectif commun, une histoire affective, se greffent d'autres personnes, moins connues des premières. Par ailleurs, la plupart ont une bonne stabilité financière, des formations, des spécialisations professionnelles pointues et qui peuvent être utiles à l'association... Et, la plupart étant propriétaires, elles ont une facilité à s'attacher à un espace public à très long terme. Chacun, chacune semble avoir trouvé sa place et une forme de reconnaissance, ce qui est une autre clé pour prendre part et contribuer.

D'autre part, souvent, lorsqu'il s'agit de gros enjeux, les promoteurs introduisent leurs projets de nombreuses fois – pour les habitants qui s'y opposent, cela augure une longue lutte. L'une des clés pour s'assurer d'une association sur le long terme est d'accepter que celle-ci soit mouvante, relativement ouverte et souple pour accueillir les nouveaux venus et laisser partir et revenir les suivants.

Les habitants de la rue Geleytsbeek se sont mobilisés, avec succès, contre un permis de lotir, une mobilisation « éclair », facilitée par des liens préexistants et une mise en commun de savoir-faire, des ressources et de l'information. Les riverains partageaient un même objectif : bloquer ou limiter la densification d'un jardin dont ils bénéficient tous puisqu'en partie non clôturé, offrant une vue dégagée et champêtre aux habitants des immeubles voisins. Sa terre perméable, arborée et herbeuse est aussi un refuge pour les animaux et une garantie de fraîcheur, de la circulation de l'air, de l'eau, ce qui répond aux préoccupations écologiques partagées par nombre d'entre eux. ➤

Accepter qu'une association sur le long terme soit mouvante, ouverte et souple.

## MARAI WIELS : LE TERRAIN DES POSSIBLES !

Parfois, il suffit d'un coup de pelleuse, d'un projet immobilier stagnant, et la nature se réinvite dans des paysages bétonnés. Depuis 2007, un marais s'étend patiemment sur la friche des anciennes brasseries Wielemans Ceuppens à Forest.

La nature s'est installée sans permission et des riverains, promeneuses de chiens, promeneurs d'enfants, d'appareils photo, chineurs d'oiseaux rares et amoureuses de solitude aqueuse se sont entichées du lieu. Aujourd'hui, il accueille le rire à la Woody Wood Pecker du grèbe castagneux, les grenouilles, des bernaches et les chuchotis et sourires épanouis des promeneurs de passage. JCX Immo, une émanation de la SA Bleton, cherche à construire autour du Métropole, et donc en partie sur le marais, un complexe immobilier... La société a vu ses projets recalés et, désormais, le bruit court d'un rachat du terrain par la Région. Dans le cadre du Contrat de rénovation urbaine, un Master plan a été soumis à consultation en ligne par le bureau d'études ORG durant le confinement. Les défenseurs du marais attendent les retours.

Dans le local de QuartierWielsWijk, nous avons rencontré Geneviève Kinet, entre les murs couverts de grandes et belles photos, surtout consacrées au marais Wiels. Depuis 2015, ce groupe développe une foule de projets dans le quartier : give-box, boîtes à livres, montrer la diversité des commerces, la biodiversité des rues, des dizaines de messages échangés pour déplacer un arceau vélo installé devant un passage piéton, des masses critiques piétonnes, la rénovation du passage Orban-Luttre (situé sous les rails de chemins de fer).

Geneviève ne se souvient plus trop de ce qui l'a amenée au marais : « la légende veut que ce soit mon chien Fifi qui m'y a amenée. Mais, en fait, c'est un travailleur d'une administration qui m'a averti d'un projet immobilier sur le marais. Notre groupe QuartierWielsWijk existait déjà. » Ce groupe s'est constitué à la faveur d'un appel à projets (Bruxelles-Environnement, par ex. « quartier durable », « Inspirons le quartier ») : « Inciter les gens à se déplacer à pied ». Récemment arrivée dans le quartier, elle ne connaissait pas grand monde, mais avec une connaissance, elle a rentré le projet : « il fallait des signatures, et du coup, ça t'amène à rencontrer des gens. » Le projet a perduré au-delà de la subvention, « sans doute parce qu'il y avait des projets en route. Les membres avaient des envies, et hop, ça démarrait ». Et de préciser plus tard dans l'entretien que « c'est de la co-construction... à l'époque, nous ne luttions pas 'contre quelque chose', mais pour faire des choses. »

À l'époque, nous ne luttions pas 'contre quelque chose', mais pour faire des choses.



« Le marais Wiels ? C'est autre chose. En fait, nous ne sommes pas un groupe très organisé, très structuré. Certes, il y a un noyau dur... enfin non, il y a plusieurs noyaux, comme les voisins de Brutopia qui forment un groupe et sont venus en tant que tel aux commissions de concertation. Il y a des habitants alertés via le groupe Facebook qui s'expriment aussi. Nous n'avons pas créé d'asbl, cela laisse plus de liberté aux gens ».

Concernant le marais, « il y a eu chronologiquement l'épisode 'Forest - plage' – une photo du marais, à l'époque nu de toute végétation, publié sur Facebook avec pour commentaire humoristique : à quand la plage à Forest ! Figure-toi que la presse l'a reprise et a appelé le bourgmestre, le promoteur. Quel raffut ! Et voilà que tous ont eu peur qu'on vienne nager dedans. Ils nous ont appelés », ensuite, les crades-party et puis le placement des grilles. Les crades-party – nettoyage du marais par les fées du marais eurent lieu chaque dimanche pendant près d'un an. Les grilles autour du marais « ont fait beaucoup de bruit. Car, bien sûr, lorsque tu poses un interdit, tu donnes envie d'y aller. Et nous, au même moment, nous avions très envie d'organiser des visites ornithologiques. » Geneviève avoue qu'au départ, elle n'y connaissait pas grand chose et a beaucoup appris de Léon Meganck, ornithologue passionné. « Si ce genre de personne n'existait pas, on n'aurait aucun argument. Grâce à lui, d'une observatrice de ce lieu comme un temple reposant, charmée par l'eau, l'esthétique, la tranquillité, j'ai appris à connaître la biodiversité. Je me suis rendu compte que ce n'est pas l'humain qui a besoin de cet espace, mais la nature sauvage qui en a besoin ». Et de conclure que « C'est en réalité cela, le commun ».

Entre ces projets, il y a eu les enquêtes publiques, trois au moins, dès 2017 : « là, on a commencé à devoir le faire connaître. On a écrit des tracts. C'est toujours stressant les commissions de concertation. Le temps est court et elles arrivent toujours au mauvais moment. Heureusement qu'on avait déjà créé les pages Facebook. Avec la presse, ça n'a pas été facile au début car elle nous répondait : 'c'est un terrain privé, il n'y a aucune chance'. Mais les combats perdus d'avance, ça nous connaît. Pour l'instant, on n'en a perdu qu'un seul, celui du maintien du passage Orban-Luttre. Mais l'important, c'est de participer, hein ! »

Geneviève doute parfois de la portée des commissions de concertation mais avec les autres, parfois une cinquantaine d'intervenants, elle joue le jeu : « On a sorti tous les dossiers des cartons, leur rappelant, par exemple, qu'il y avait le tracé d'un RER cyclable juste à côté. Nous ne sommes pas arrivés en disant 'on n'en veut pas parce que c'est moche', mais en pointant les choses, les contradictions, les erreurs de calcul. Par exemple, le premier rapport d'incidences environnementales du promoteur ne signalait que la présence des poissons, ceux-là même qu'il avait mis pour résoudre le problème de moustiques. On a dû nous-mêmes leur rappeler l'existence des relevés ornithologiques du site observation.be. »

Parmi les intervenants, Geneviève cite des riverains de Brutopia, des architectes, le Fietzersbond, Brusseau et aussi « des gens qui interviennent sur la nécessité d'avoir du logement social plutôt que du logement chic. » Dans le groupe QuartierWielsWijk, « chacun intervient depuis sa spécialité. Moi, c'est devenu la biodiversité. Un autre peut passer des nuits à décoder les dossiers sur l'angle juridique. Et pourtant, c'est un musicien ». Et, à la question : « donc plein de gens interviennent, parfois sur des choses qu'il ne connaissent pas au départ ? » elle donne l'exemple de Leïla, qui s'est formée sur les questions de l'eau et « qui est devenue incollable ! »

En amont, « comme on n'a pas peur d'aller voir du monde », le groupe fait du lobbying : les défenseurs du marais ont pris des rendez-vous avec des échevins, des ministres : « Nous nous sommes rendu compte que ces administrations reçoivent régulièrement les promoteurs, mais très rarement les citoyens. On a vu deux fois le Maître-Architecte, une fois pour le passage Orban-Luttre, l'autre fois pour le marais. Et ça, c'est super important, parce qu'arriver à la commission de concertation sans cela, ce n'est pas très évident. »

En triant les vêtements de la give-box, sitôt pliés sitôt emportés par des passants, Geneviève a le souvenir du documentaire *La bataille de l'Eau noire*, qui retrace l'opposition contre un barrage du côté de Couvin : « en le regardant, je me suis dit, c'est bien toutes ces commissions de concertation, mais ça nous endort ! Tu t'engages, mais tu n'as pas de trace, sauf un PV. Tout se joue avant ou après, tandis qu'à l'époque de la bataille de l'Eau noire, il n'y avait pas toute cette participation institutionnalisée. Là, c'était des villageois et des paysans, et c'était le combat. » Et d'ajouter que l'activisme lui manque un peu... et de raconter avec un grand sourire un surcollage sur une pub d'une boisson gazeuse, qui probablement squattait les panneaux d'affichage

Souvent, la participation institutionnalisée laisse une faible marge de manœuvre au public.

électoral deux-trois jours après les élections : « de grandes lettres sur papier peint avec l'inscription « sauver le Marais Wiels » y compris là-haut, sur la place de Rochefort. C'était super visible, chaque panneau prenait une lettre. Un peu d'activisme, quoi. »

Pour faire exister le marais Wiels, ses défenseurs et défenseuses ont joué la carte artistique, médiatique, le lobbying, la collaboration aux commissions liées au contrat de quartier, une forme de désobéissance civile en allant et venant sur un terrain privé. Les crades-party ont permis au quartier, à des sympathisants de s'appropriier l'espace, une conteuse lisait pour les enfants, les curieux passaient là, papotaient un peu et s'engageaient. Après, comme tous ces engagements au long court, ils connaissent des flux et des reflux. Le local du quartier est potentiellement à louer, Geneviève fatigue parfois la charrette et préfère arpenter les rues et aller vers les gens... Bien que, dans le local du QuartierWielsWijk, il y a déjà une exposition prévue pour mi-septembre, compatible avec la situation Covid et consacrée au Marais Wiels... Une affaire à suivre donc ! ➔



## FRICHE JOSAPHAT : UNE PRAIRIE EN COMMUN

**Un soir où la chaleur ne quitte pas les murs de Bruxelles, les criquets chantent sur l'énorme prairie de la friche Josaphat à Schaerbeek.**

Un train, un avion passe et les abeilles sauvages bourdonnent autour des milliers de fleurs – propres au biotope de cette grande prairie qui a poussé lentement, depuis une vingtaine d'années sur les restes de la zone de formation de la gare de Schaerbeek. Achetée en 2006-2007 par la SAF (Société d'acquisition foncière, aujourd'hui la SAU – Société d'aménagement urbain), cette friche, grande comme 5-6 terrains de foot, a longtemps été non grillagée, parfaite pour les grandes balades avec ou sans chien et terrain d'aventure pour un groupe *Commons Josaphat* qui s'interrogerait sur « comment fait-on pour protéger les biens communs urbains à Bruxelles? »

Mathieu Simonson qui anime déjà le journal de quartier *Ezelstad* le rejoindra : « pour la friche Josaphat, le groupe avait lancé un appel à idées et proposait de construire ensemble une sorte de cahier des charges alternatif. Plutôt que laisser le dialogue en chambre entre experts et hauts fonctionnaires, amenons des citoyens à réfléchir ensemble sur ce qu'il doit advenir de ce site. »

« Cet appel à idées a généré plein d'embryons de projets, dont le groupe occup'action. Ils avaient déjà tenté plusieurs occupations, des petites choses, un peu pour montrer l'existence de ce terrain. En mars 2015, on a eu envie d'installer un jardin. Au départ, c'était surtout symbolique, puisque les premières plantes sont arrivées dans des cageots à oranges. Moi, j'avais besoin de verdure car là où j'habite, c'est très minéral. Petit à petit, des femmes du quartier s'y sont intéressées, et on a eu envie d'installer un vrai potager en bac. »

Et voilà qu'à l'été 2015, le propriétaire les contacte pour signer une convention d'occupation temporaire d'une durée de six mois, renouvelable, jusqu'en décembre 2015. D'autres projets les rejoignent sur le terrain : une cabane-cuisine pour récupérer des invendus, pour les cuisiner avec les voisins, la construction de cette cabane d'Ivan Markoff. En décembre 2015, le propriétaire refuse de poursuivre la convention notamment sous prétexte que des cabanes ont été construites sans autorisation.

« On s'est donc retrouvés dans la situation ancienne : une occupation de fait qui va perdurer jusqu'en 2018 avec la création, à la demande du propriétaire, de l'ASBL *Josaph'Air* qui va signer une nouvelle convention d'occupation temporaire » explique Mathieu.

La convention, toujours en cours, encadre l'occupation : désormais accessible aux seuls membres de l'ASBL, le terrain est maintenant grillagé avec un portail muni d'un cadenas à code. Certes, pour s'inscrire à l'ASBL, il suffit de donner son nom et prénom. « Quand je suis arrivé en 2015, et ça a duré jusqu'en 2018, c'était un lieu totalement ouvert, les gens allaient et venaient, passaient promener leur chien. Cette ouverture a créé une forme d'émulation, c'était très organique, les projets allaient et venaient ».

La fermeture, le cadenas a pas mal changé les choses. C'est devenu plus rigide, mais des personnes intéressées par le jardin ont continué à venir.

La Compagnie des Nouveaux Disparus s'y est également installée avec une convention propre et le Festival Mimouna à part, c'est surtout un lieu de stockage. Et puis, il y a la présence rassurante de Patrick qui est logé

dans une ancienne chambre froide aménagée en maisonnette, don du boulanger de la place Meiser : « Oui, tu as raison, c'est un peu le concierge du site, il évite les dépôts d'ordures, a arrosé le potager quand on ne pouvait pas venir ». Il a aussi la cabane en construction continue depuis 2015, une roulotte et un grand dôme de bois et de plastique, appelé le forum, doté de gradins permettant les réunions des occupants du lieu.

Puis, c'est la nature... la balade commence par des roseaux qui tanguent un peu dans la brise chaude. « Le terrain est en pente, et pour éviter d'avoir les pieds dans la flotte, nous avons creusé une mare en 2017, et ça a amené plein de libellules, c'est depuis ce moment-là qu'on parle de réservoir de biodiversité. Il paraît qu'en Région bruxelloise, après le Rouge-Cloître, c'est ici qu'il y a le plus d'espèces différentes de libellules. » Plus loin, au-delà des derniers bacs potagers, s'ouvre la prairie : « On a aussi plein d'espèces d'abeilles sauvages dont la présence a commencé à attirer de très nombreux naturalistes toujours nombreux d'année en année. C'est un des principaux spots de biodiversité du nord de Bruxelles. » Il y a vraiment plein de fleurs ici, tu as de la camomille ! : « Moi, je n'y connais rien », me répond Mathieu, « tu as intérêt à interroger Benoit, de Sauvons la friche Josaphat, il s'y connaît mieux que moi »

En près de cinq ans de présence sur le site, Mathieu a vu la mobilisation monter, descendre, les têtes changer : « Le premier groupe s'est complètement dissous, chaque groupe, à vrai dire, a tenu tel quel un an et demi, c'est très difficile de tenir les mobilisations à long terme. Il y a ceux qui partent pour de longs voyages, il y a ceux qui ont des projets de famille, du travail ailleurs, qui déménagent, qui s'essoufflent à force de s'engager ici, moi-même, je me suis éloigné pendant un an ou deux. »

Mathieu est revenu lorsque la mobilisation a repris à la faveur de l'enquête publique concernant le Plan d'Aménagement Directeur Josaphat. La friche pourrait devenir un grand quartier résidentiel. Mis à l'enquête en octobre 2019, ce PAD reçoit pas mal de critiques, y compris des autorités communales. Un groupe de défenseurs de la friche se recrée : *Sauvons la friche Josaphat*, qui anime notamment une page FB, lance une pétition, accélère le relevé botanique et entomologique du lieu. À ces défenseurs de la biodiversité s'agrègent aussi des personnes peu convaincues de la qualité urbanistique du

projet du PAD : trop dense et bétonné, risquant de saturer la circulation automobile et qui exigent que « ce qui est public doit tout simplement rester public », car « le parc de logements serait largement privatisé : entre 73 et 78 % de logements privés ou privatisables. » (extrait de la pétition)

« Rejoindre les groupes qui préparaient les avis sur le PAD était très enrichissant. C'est aussi l'occasion de se retrouver ici tous ensemble sur le site ». Les réunions de Sauvons la friche Josaphat s'organisent désormais chaque lundi sous le dôme du forum. Malgré sa fermeture, cette friche reste un terrain d'aventure : les botanistes, les potagistes, mais aussi des personnes qui s'engagent plutôt sur le devenir du site. Ici, comme peut-être au marais Wiels, ce qui importe, ce qui tient les gens sur la durée, qui en attire d'autres, c'est le lieu, la friche, et non pas une organisation, un groupe figé auquel il faudrait adhérer, malgré la tentative de fixer cela par l'ASBL : « Les personnes qui s'investissent physiquement sur le terrain, pour construire une cabane, pour entretenir le jardin, ne sont pas forcément les mêmes que celles qui vont rédiger des avis pour les enquêtes publiques. Ces groupes ne se rejoignent pas toujours, même si certaines personnes s'intéressent aux deux. Il y a des personnes qui veulent seulement faire de l'occupation dans l'ici et maintenant et qui ne s'intéressent pas à ce que va devenir le site dans cinq ou dix ans. Et puis, il y en a, c'est un peu mon cas, qui sont intéressées par le moyen et le long terme, et d'autres qui s'intéressent au devenir du terrain mais qui ne s'impliqueront pas dans des actions concrètes sur la friche. »

Et sur son analyse de ces associations d'individus, qui s'agrègent, puis se désagrègent, puis se réagrègent autour d'un objectif commun : « c'est un des défauts de notre société, le fait de vanter l'éphémère, les modes d'organisation trop organiques ont un versant très négatif mais qui convient bien aux associations de quartier. Localement, si tu veux organiser quelque chose sur un terrain précis, c'est par ce bout-là que tu vas t'y prendre. On lance quelque chose avec ce qui existe, dans un laps de temps donné, ce ne sera peut-être qu'un laboratoire qui ne durera qu'un an ou quelques mois. Je ne suis pas pétri de certitudes sur l'utilité sociale de ce qu'on fait. Je suis seulement sûr de ce que cela m'a apporté : je n'ai pas de jardin et j'ai rencontré des personnes très enrichissantes et défendu des idées qui méritent d'être débattues. » Et d'ajouter des questions qui émergent de cette longue expérience d'engagement : comment agir au mieux dans l'incertitude ? Comment éviter que les projets d'occupation temporaires ne soient récupérés pour valoriser des projets de revitalisation publics ? Et comment agir en terrain populaire lorsque nous ne sommes pas issus de cette classe sociale ? ■

Comment agir en terrain populaire lorsque nous ne sommes pas issus de cette classe sociale ?

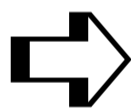


## FUIITE HORS CADRE DE L'URBANISME BRUXELLOIS

## PLANS D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

**Dans le cadre des nombreux remaniements ayant pour ambition de simplifier et rationaliser les procédures urbanistiques à Bruxelles, un nouvel outil d'aménagement du territoire est né en 2018 : le Plan d'Aménagement Directeur (PAD) <sup>1</sup>. Un outil de planification urbaine puissant, dont le déficit démocratique est à la mesure de son efficacité, qui ne répond pour autant pas aux besoins cruciaux et vitaux de la large majorité des Bruxellois·e·s.**

MAUD MARSIN ET CLAIRE SCOHIER, INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES



Le Plan d'aménagement directeur (PAD) est issu de la réforme du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT). Finalisée en 2018, cette réforme s'inscrit dans le bouleversement du paysage législatif qui, en l'espace de sept ans, a balayé l'ensemble des repères de la réglementation urbanistique de la Région depuis l'adoption du PRAS démographique en 2013 <sup>2</sup>. Son but vise à simplifier les procédures urbanistiques et à accélérer le travail des administrations afin de faciliter les projets de développement urbain, qu'ils soient publics ou privés <sup>3</sup>. La justification ? Le boom démographique observé depuis 2010, qui nécessiterait d'urbaniser de nouvelles zones pour y construire du logement afin de répondre à une pénurie projetée. Un objectif qui peut sembler louable et conforme à l'intérêt général... si ce n'est son prix : un affaiblissement de la norme et une diminution des garanties démocratiques, pour produire des logements financièrement inaccessibles en gaspillant un foncier précieux et en écrasant au passage la biodiversité.

Les PAD offrent une légalité à des projets hors normes tels un gigantesque centre commercial ou un cluster de tours.

#### GENÈSE D'UN OUTIL HORS NORME

Le PAD est un outil hybride qui remplace le Schéma Directeur (SD), dispositif qui était déjà destiné à encadrer le développement de zones présentant une importance stratégique pour la Région. Mais là où le SD n'était doté que d'une force indicative nécessitant l'appui d'un Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) pour en définir les aspects réglementaires, le PAD permet désormais de définir simultanément les aspects stratégiques (qui brossent l'orientation du projet, à titre indicatif) et réglementaires (qui en définissent les aspects obligatoires). En tant qu'outil régional, le PAD peut recouvrir les territoires de plusieurs communes (alors qu'un PPAS est communal) et peut urbaniser n'importe quelle portion du territoire de la Région : un îlot (PAD Porte de Ninove), un quartier (PAD Heyvaert), une vaste friche ferroviaire à cheval sur deux communes (PAD Josaphat).

Pour accroître son efficacité, l'outil se définit comme dérogatoire. Il a la capacité de déroger aux normes supérieures de la planification (PPAS, Plans de mobilité, RRU, etc.) y compris la norme ultime : le PRAS, qui définit les affectations du sol en Région bruxelloise. Le CEO du groupe ImmoBel résume en ces mots : « Il faut passer à travers le système » <sup>4</sup>.

Pour mieux comprendre l'impact de cette capacité dérogatoire, prenons l'exemple du projet de centre commercial Neo sur le plateau du Heysel. Selon le PRAS, le plateau du Heysel était considéré jusqu'en 2012 comme une zone d'équipements collectifs n'autorisant pas la réalisation d'un centre commercial de 72 000 m<sup>2</sup>. Dans le cadre du PRAS démographique précité de 2013, la Région va créer la zone d'intérêt régional (ZIR) n°15 qui autorise d'affecter la zone à du commerce. À deux reprises, riverain·e·s et associations iront en recours contre cette modification du PRAS. À deux reprises, le Conseil d'État leur donnera raison et annulera la ZIR n°15. Pour couper court à tout recours ultérieur, la Région sortira de son chapeau son nouveau joker : un PAD pour le Heysel permettant de passer outre à la lourde procédure de révision du PRAS. La même technique de contournement a été utilisée dans le quartier européen à l'égard du Règlement régional d'urbanisme zoné (RRUZ) de la rue de la Loi <sup>5</sup>. Les PAD offrent ainsi une légalité à des projets hors normes tels un gigantesque centre commercial ou un cluster de tours.

#### RETOUR SUR UNE DÉFERLANTE TÉTANISANTE

Depuis l'entrée en vigueur du CoBAT en 2018, les habitant·e·s ont assisté au lancement quasi simultané de pas moins de treize projets de PAD <sup>6</sup>. Le citoyen lambda a pris conscience de cette avalanche en juin 2018 avec la présentation marathon en l'espace d'une semaine de dix projets par le Bureau bruxellois de la planification (BBP), rebaptisé Perspective.brussels. Vingt réunions au total que citoyen·ne·s et associations dénoncèrent comme anti-démocratiques dans une carte blanche, largement signée, intitulée « Faire la ville sans les gens » <sup>7</sup>. Les signataires y réclamaient une politique de développement territorial discutée dans les quartiers et non dans les bureaux des administrations de l'aménagement du territoire et les salons de la promotion immobilière.



L'année suivante, huit enquêtes publiques sortaient en rafale: quatre en février 2019 (Casernes à Ixelles, Gare de l'Ouest et Porte de Ninove à Molenbeek, Mediapark à Schaerbeek) et quatre autres neuf mois plus tard (Josaphat à Schaerbeek/Evere, Heyvaert à Anderlecht/Molenbeek, Loi pour Bruxelles-Ville/Etterbeek et Herrmann-Debroux à Auderghem). Selon le CoBAT, les citoyen-ne-s ont deux mois pour consulter les centaines de pages de chaque rapport d'incidences environnementales. En juin 2019, l'ARAU, le BRAL, Bruxelles Fabriques, le Centre de Rénovation Urbaine d'Anderlecht (CRU), le comité Mediapark, le comité PorteNinovePoort, IEB et l'Union de Locataires d'Anderlecht Cureghem (ULAC) tiraient la sonnette d'alarme: «Le processus d'adoption de ces plans semble offrir un espace à la participation des citoyens mais, dans les faits, il ne joue pas ce rôle. Les remarques émises par les citoyens et les associations lors du processus d'information et de participation ne sont pas rendues publiques et c'est l'administration qui en opère une synthèse. Les enquêtes publiques ne donnent lieu à aucune commission de concertation, qui permettrait un échange des points de vue et une publicité des remarques. Vidée de ce qu'il lui restait de

substance, très en aval de la procédure, l'enquête publique n'est plus rien d'autre qu'une boîte aux lettres»<sup>8</sup>. En gros, la Région fait le diagnostic, les questions et les réponses sans laisser place au débat.

Le tir groupé a pour conséquence que les habitant-e-s, associations et comités concernés par plusieurs PAD se retrouvent à ingurgiter jusqu'à l'indigestion les milliers de pages des dossiers cumulés. Interpellé en Commission de développement territorial en novembre 2019 sur cette rafale indigeste, Rudi Vervoort rétorque: «Nous sommes partis de l'idée que les riverains n'étaient pas des riverains multiples: on ne peut être riverain que d'un PAD et non de plusieurs PAD en même temps»<sup>9</sup>. C'est faire fi du fait que certains PAD se jouxtent (par exemple Heyvaert, gare de l'Ouest et Porte de Ninove). C'est également faire fi du fait que nombre d'habitant-e-s demandent à être éclairé-e-s/outillé-e-s par des associations actives sur plusieurs de ces territoires. C'est aussi oublier qu'une multitude d'autres instances sont sollicitées pour rendre un avis étayé sur l'ensemble des PAD (les Conseils d'avis en matière de logement, environnement, mobilité, questions économiques et sociales ainsi que la Commission

régionale de développement qui chapeaute toutes les autres). Nos autorités voudraient éviter de devoir faire face à des critiques fouillées, légitimes et pertinentes qu'elles ne s'y prendraient pas autrement.

Cet état d'urgence a en outre forcément nui à la qualité des dossiers soumis à l'enquête. Certes, nombre des territoires et projets concernés ont fait l'objet d'études préalables. En effet, la majorité des PAD concerne des territoires que la Région tente d'urbaniser depuis nombres d'années à l'aide de Master Plan, Schémas directeurs, PPAS ou autres ZIRs. Mais cet état de fait ne justifie pas, à notre sens, qu'un dossier d'une telle importance stratégique se limite à une compilation de données dont une bonne partie est obsolète ou présente des incohérences, ce que ne manquera pas de pointer la Commission régionale de développement (CRD), instance d'avis ultime à laquelle le gouvernement doit rendre des comptes. Ainsi la CRD regrettera de ne pas avoir été informée plus en amont des projets et pointera l'insuffisance de l'intégration transversale des objectifs des différents plans régionaux. Elle soulignera le manque de prise en compte des aspects opérationnels (participation, phasage, montage financier) et d'attention cumulée aux différents projets situés aux alentours des PAD. En sus de quoi, la CRD demandera la réouverture d'une enquête publique pour plusieurs PAD.

Lors de son audition récente en juillet 2020 au Parlement, la CRD reconnaîtra, d'une part, que les dossiers PAD étaient déjà tellement avancés qu'ils ne pouvaient faire l'objet d'une réelle participation dès lors que la majorité des arbitrages avaient déjà eu lieu en amont et, d'autre part, qu'il était problématique de mettre tous les projets à l'enquête publique simultanément.

### PRÉTEXTE FALLACIEUX POUR BESOINS SELECTIFS

Le PAD c'est aussi tout l'art de définir une urgence tout en en niant d'autres. Revenons un instant sur l'urgence liée au boom démographique. Le 7 décembre 2019, Perspective.brussels organisait une journée d'étude sur la densification avec comme pétition de principe: «Ce n'est plus: faut-il densifier, mais comment densifier» pour répondre au boom démographique. Une densification raisonnée permettrait de répondre aux besoins en logements et à l'urgence climatique. Signalons entre parenthèse que K. Borret, le maître-architecte de la Région dont le mandat vient récemment d'être renouvelé, ne semble pas être du même avis: «la densification du territoire doit être mise en pause pour se concentrer sur la transition écologique et le réchauffement climatique»<sup>10</sup>. ➤

Le PAD c'est aussi tout l'art de définir une urgence tout en en niant d'autres.



Rappelons que les prémisses du PRAS démographique annonçaient que nous serions 1 286 481 personnes en Région bruxelloise en 2020. Nous sommes en 2020 et le nombre officiel d'habitant·e·s est de 1 214 921. Soit une augmentation de 26 % en 20 ans au lieu des 34 % annoncés. Force est de constater que les perspectives ont évolué sérieusement à la baisse. Et cette tendance se poursuit. De 10 000 habitant·e·s supplémentaires annoncés par an, nous sommes passés à 5 000, puis à 3 600. Dans ses derniers chiffres, le Bureau Fédéral du Plan annonce une croissance annuelle moyenne de 2 100 habitant·e·s d'ici à 2070. Lors de son colloque du 3 mars 2020, il posait ce constat : « À partir de 2020 en Région bruxelloise, la combinaison du solde naturel et du solde migratoire international positif avec le solde migratoire interne négatif a pour conséquence que le solde positif global est faible. Plus faible que pour toute la Belgique. » Ces constats étaient antérieurs à la crise du Covid-19. Depuis, le Bureau a énoncé que « La population en Belgique augmente de 17.000 personnes en 2020 dans le scénario tenant compte du Covid-19 au lieu de 50 000 personnes dans un scénario sans Covid-19. Cette moindre hausse résulte certes d'une augmentation du nombre de décès (+9 000) mais surtout d'une réduction du solde migratoire international (-24 000 personnes) ».

Or on l'a dit, les PAD, à l'instar du Plan canal, visent surtout à booster la production de logements nécessaires à l'accueil des nouveaux habitant·e·s. Les deux outils cumulés tablent sur la création de 40 000 nouveaux logements. Selon Tom Sanders, directeur du département Stratégie territoriale de Perspective.brussels, « cela permettra de n'épuiser que très partiellement la croissance démographique attendue d'ici à 2040. On est encore loin de la densification de Paris ou Londres »<sup>11</sup>.

CQFD? À l'heure actuelle, entre 3 000 et 4 000 logements sont produits par an. Le rapport de l'Observatoire des permis de logement 2018 recense 2 200 ménages officiels supplémentaires attendus de début 2018 à fin 2022. Il en conclut que le nombre de logements supplémentaires attendus satisfait quantitativement à l'augmentation estimée de la population officielle. Ceci infirme les propos du Ministre-Président Rudi Vervoort selon lesquels « La réalité est que l'on construit trop peu »<sup>12</sup>. Par contre, nous lui donnons raison lorsqu'il ajoute « que de nombreux Bruxellois n'arrivent plus à se loger ». En effet, le problème objectif n'est pas tant le manque de logements existants et/ou produits que leur inaccessibilité financière. Selon le Bureau du Plan, de plus en plus de jeunes arrivent en Région bruxelloise mais quittent la ville quand ils se mettent en ménage en raison du manque d'infrastructure (crèches, écoles) et du coût des logements.

Rappelons que le nombre de ménages sur la liste d'attente des logements sociaux a doublé en 10 ans. En mars 2020, on était à plus de 47 000 ménages sur la liste et la situation ne s'est certainement pas améliorée depuis. Sur les 39 954 logements sociaux existants, 36 758 doivent faire l'objet d'interventions. Ceux-ci représentent moins de 7 % du parc de logements alors que 32,6 % des bruxellois·e·s sont en-dessous du seuil de pauvreté. Or les PAD n'offrent aucune garantie pour la réalisation du droit au logement. La large majorité des logements produits sur les terrains concernés seront soit privés ou publics moyens et dès lors inaccessibles pour la bourse d'une bonne partie des Bruxellois·e·s. Le Ministre-Président se vante de prévoir 45 % de logements publics à Josaphat : « Je ne connais pas beaucoup de projets avec un taux aussi élevé ». Mais Josaphat est un terrain 100 % public qui pourrait/devrait dès lors accueillir 100 % de logements publics. Dans les faits, le site n'accueillera que 22 % de logements

sociaux. Sur le site Mediapark à Reyers, terrain également entièrement public, ce ne sont que 9 % de logements à caractère social qui sont envisagés. Autrement dit, le Gouvernement utilise un foncier précieux, et souvent public, pour construire massivement des logements qui ne correspondent pas aux besoins des Bruxellois·e·s. Pourquoi le Gouvernement agit-il de la sorte? Parce qu'il fonctionne comme le secteur privé et cherche à rentabiliser ses terrains<sup>13</sup>.

### LES NOMBREUX OUBLIÉS DES PAD

La plupart des PAD font la part belle aux tours au nom d'un argument fallacieux : en montant en hauteur, on libérerait au sol des espaces de haute qualité, notamment des espaces verts. Or la lecture des PAD et des projets qu'ils drainent infirme cette thèse. D'une part, les espaces libérés au pied des tours sont écrasés, inconfortables et le plus souvent mortifères. D'autre part, si les PAD sont éminemment attentifs aux nombres de logements qu'ils pourront mettre sur le marché, la densification à outrance qu'ils mènent génère inévitablement une imperméabilisation conséquente et une raréfaction importante des espaces verts et de la biodiversité, tour ou pas tour. Et ce, alors que de multiples indicateurs cumulés à la récente crise indique la nécessité vitale de préserver et renforcer les espaces de biodiversité dans les villes. Rappelons qu'entre 2003 et 2016, la Région a perdu 14 % de ses espaces verts perméables<sup>14</sup> au nom d'une densification dont l'utilité publique n'est pas réellement démontrée.

La lecture des épais dossiers laisse une sensation d'urbanisme par projet, ignorant l'environnement global et les impacts cumulés tant au niveau local que régional de ceux-ci, notamment au niveau de la mobilité. On peut émettre de sérieux doutes quant à la capacité des PAD à respecter les objectifs du nouveau plan régional de mobilité Good Move. La densification créée amè-

nera forcément son lot d'emplacements de parking comme à la Porte de Ninove, lesquels sont certes enterrés mais provoquent à nouveau une imperméabilisation des sols, malmènent les nappes phréatiques et ne peuvent certainement pas être dotés de la vertu de réduire les flux automobiles, tout souterrains qu'ils soient.

Le respect du patrimoine est tout autant malmené, de larges périmètres étant voués à une démolition-reconstruction et les tours venant boucher les perspectives paysagères et patrimoniales.

Last but not least, si le boom démographique est largement évoqué pour justifier la création de milliers de logements (inabordables), il ne l'est pas pour créer les équipements, comme les crèches et les écoles, pourtant inévitablement liés à la densification en logements. Il est vrai que ces fonctions ne produisent aucun rendement financier...

Les PAD n'offrent aucune garantie pour la réalisation du droit au logement.

## BAS LES PAD !

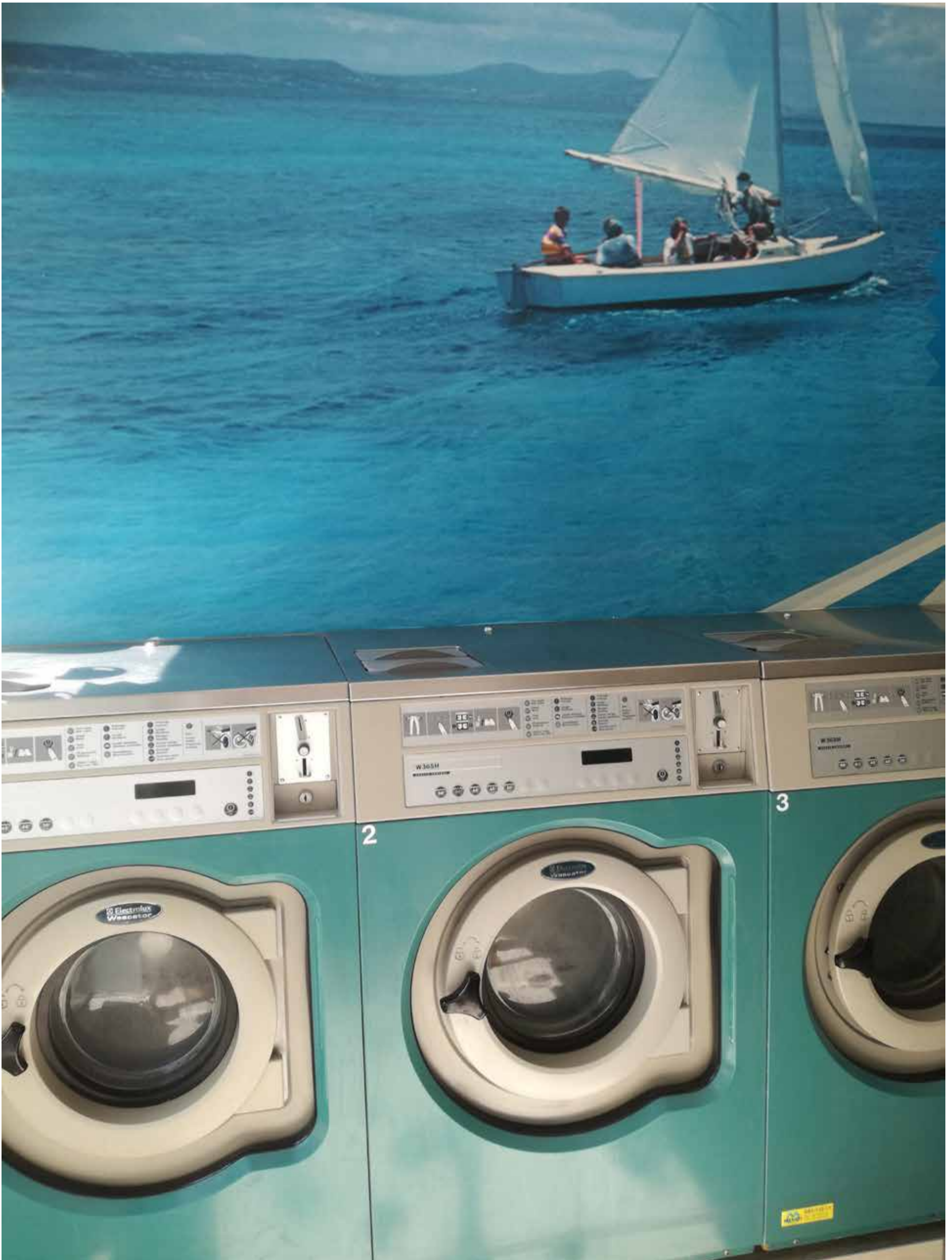
Faut-il dès lors s'étonner de la forte contestation dont les PAD font l'objet? Les propositions inadaptées et le manque total de concertation et de considération ont mené les habitant·e·s et associations à se mobiliser en plate-forme pour espérer être entendus des pouvoirs publics dans un contexte où ces derniers ont affirmé, en début de législature, leur volonté d'améliorer les processus de participation<sup>15</sup>. C'est ainsi que naît en février 2020 la plate-forme *Bas les PAD*<sup>16</sup> dotée d'une déclaration commune demandant de toute urgence un moratoire sur les PAD en vue de stopper le double processus de dérégulation du cadre réglementaire et d'affaiblissement du débat public<sup>17</sup>.

Depuis, la CRD s'est penchée sur sept des huit PAD soumis à l'enquête publique et a rendu des avis très critiques. Nous sommes donc à une période charnière de l'outil. Si le gouvernement s'assied sur les centaines d'avis des habitant·e·s, associations et instances officielles et adopte la plupart de ces PAD sans modifications majeures et nouvelle enquête publique, on pourra parler d'un véritable passage en force. En tout état de cause, la pertinence et la multitude des critiques émises en cours de processus mettent en lumière les défauts intrinsèques du dispositif, indépendamment de sa mise en œuvre. C'est pourquoi la plate-forme *Bas Les PAD* réclame une révision de l'outil législatif permettant de construire une ville à la taille des habitant·e·s plutôt qu'à la taille des promoteurs. Des PAD d'utilité publique assurant la production de logements publics, la préservation de la biodiversité et cadrant la promotion immobilière au lieu d'en épouser les contours! ■

1. Si vous souhaitez un aperçu éclair et en image du dispositif, vous pouvez visionner la vidéo d'IEB: <https://www.ieb.be/PAD-Plan-d-Amenagement-Dictateur>.
2. Suite au constat d'une importante montée de la démographie bruxelloise, en 2013, la Région modifie en profondeur son Plan régional d'affectation du sol (PRAS) dans l'objectif de permettre la création de nombreux logements destinés à accueillir la population en croissance. Lire notre dossier « PRAS démographique/clash démocratique » dans le *Bruxelles en mouvement* n°251, novembre 2011.
3. Plus de détails sur cette genèse, lire l'article de C. Scohier et S. Charlier « Quand efficacité rime avec déni démocratique » paru dans le *Bruxelles en Mouvements* n°299 de mars-avril 2019: <https://www.ieb.be/Quand-efficacite-rime-avec-deni-democratique>.
4. Propos de Marnix Galle sur la chaîne LN24 lors du grand débat du Mag Immo « Comment densifier la ville? » le 28 janvier 2020.
5. Lire sur notre site: <https://www.ieb.be/RRUZ-et-tours-de-la-rue-de-La-Loi>
6. Bordet, Caserne, Défense, Gare de l'Ouest, Herrmann-Debroux, Heyesl, Heyvaert, Josaphat, Loi, Maximilien-Vergote, Mediapark, Midi, Porte de Ninove.
7. <https://plus.lesoir.be/164622/article/2018-06-25/faire-la-ville-sans-les-gens-pour-une-refonte-des-politiques-de-participation>.

8. <https://www.ieb.be/Le-climat-change-la-societe-change-Quid-des-PAD-et-du-nouveau-gouvernement>
9. Interpellation par Mme I. Pauthier le 4 novembre 2019, p.12.
10. Interview dans le *Trends Immo* le 5 septembre 2019.
11. « Face aux critiques, Rudi Vervoort défend les nouveaux quartiers bruxellois », in *L'Echo*, 6 décembre 2019.
12. « Face aux critiques, Rudi Vervoort défend les nouveaux quartiers bruxellois », op. cit.
13. Le site de Mediapark aurait été acquis à 800 EUR/m<sup>2</sup>, bien au-dessus du prix du marché.
14. [https://www.rtb.be/info/regions/detail\\_entre-2003-et-2016-bruxelles-auroit-perdu-pres-de-14-de-surface-verte?id=10436174](https://www.rtb.be/info/regions/detail_entre-2003-et-2016-bruxelles-auroit-perdu-pres-de-14-de-surface-verte?id=10436174)
15. Voir la Déclaration de politique régionale 2019-2024, pp. 7, 85 et 107.
16. [https://www.rtb.be/info/regions/detail\\_bruxelles-les-comites-de-quartier-en-ordre-de-bataille-pour-contrer-les-pad?](https://www.rtb.be/info/regions/detail_bruxelles-les-comites-de-quartier-en-ordre-de-bataille-pour-contrer-les-pad?)
17. L'intégralité de la déclaration est lisible sur le site de la plate-forme: <https://baslespad-brussels-65>. La plate-forme est composée de représentants de tous les territoires concernés par les PAD et est soutenue par l'ARAU, le BRAL, IEB et Natagora.





# MOLENBEEK

## À QUI PROFITE LA DENSIFICATION LE LONG DU CANAL ?

**Les projets immobiliers d'envergure s'alignent le long du canal, en particulier à Molenbeek. Avant l'enquête publique, ils font l'objet de négociations préalables entre les promoteurs et la Région, et reçoivent l'aval du maître-architecte. Dès lors, quelle est la marge de manœuvre de la commission de concertation et des autres processus de démocratie urbaine ? Et à quels besoins et demandes ces projets répondent-ils réellement ?**

MOHAMED BENZAOUIA, INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES



Depuis quelques années, les quartiers situés de part et d'autre du canal sont soumis à une pression immobilière intense. Une multitude de constructions de moyenne ou grande envergure y sont projetées : du Plan d'aménagement directeur «Porte de Ninove» à l'urbanisation du site de Tour & Taxis, en passant par les projets Dépôt Design, tour Saintelette, ou encore la démolition-reconstruction des bâtiments de la KBC. Aux dires de promoteurs actifs dans cette partie de la ville, l'adoption en 2014 d'un «Plan canal» par le gouvernement régional a été pour eux un signal très clair. Il a indiqué la volonté des pouvoirs publics de mener une transformation profonde de ces quartiers structurés par une longue histoire industrielle et d'accueil de l'immigration populaire. Le canal y était moins loué pour sa fonction industrielle et logistique, qui permet à la fois de limiter le transport routier et de créer de l'emploi peu qualifié, que pour son potentiel récréatif et esthétique qui, à en croire les discours marketing des promoteurs immobiliers, conférerait une indéniable «plus-value» aux logements qu'ils projettent d'y construire.

Le Vieux Molenbeek connaît des conditions sociales parmi les plus précaires.

Les quartiers centraux traversés par le canal concentrent plusieurs caractéristiques socio-démographiques à prendre en compte pour comprendre leurs dynamiques et leurs besoins. Tout d'abord, cette zone est l'une des plus denses de la région. Selon les statistiques du Monitoring des quartiers la densité de la population dans le Molenbeek «historique» est de 24 900 habitants/km<sup>2</sup>, quand celle du centre de Jette est de 13 431 habitants/km<sup>2</sup> ou celle du centre de Boitsfort de 3 713 habitants/km<sup>2</sup>. Le périmètre abrite aussi une population dont l'âge moyen est l'un des plus bas de la Région bruxelloise : les enfants de moins de 3 ans y représentent près de 5 % de la population, les moins de 18 ans 30 % et les moins de 30 ans non loin de 50 % (Statbel, 2019). C'est par ailleurs un des quartiers bruxellois qui est marqué par des conditions sociales parmi les plus précaires et les revenus les plus bas.

Ces données chiffrées éclairent les besoins premiers du quartier en logements bon marché, en équipements et services collectifs/publics (crèches, soutien scolaire, lieux de formation, espaces publics, espaces verts...). Ce n'est pourtant pas ce que proposent les opérations immobilières d'ampleur qui y prennent place et qui font d'ailleurs très régulièrement l'objet de contestations populaires.

À ces besoins urgents s'ajoute la demande de la part des habitant·e·s de pouvoir être entendus et de voir leur avis et propositions pris en compte. Une demande d'autant plus pressante qu'avec les Plans d'aménagement directeur (PAD) et leur ampleur régionale, touchant de ce fait un nombre très important de Bruxellois·e·s, le manque de concertation avec les habitant·e·s atteint (ce que l'on ose espérer être) un paroxysme.

### DÉRIVE DE LA DENSIFICATION

Dans le PRDD approuvé en 2018 qui exprimait les intentions de la Région pour le développement urbain du territoire bruxellois, on pouvait lire des intentions louables : densification maîtrisée répartie sur la première et la seconde couronne, une dé-densification des quartiers déjà trop denses<sup>1</sup>, un espace vert de plus d'un hectare tous les 400m et de moins d'un hectare tous les 200m<sup>2</sup> etc.

La littérature et les expériences urbaines qui prônent la densification et décrivent les bonnes pratiques accordent une attention particulière à l'équilibre entre le nombre de la population et les équipements disponibles, les transports en commun, les espaces verts... Ces critères de réussite doivent également être mis en place en tenant compte des projets densifiant les environs et reposer avant tout sur la participation des habitants, un prérequis à une densification réussie. Un autre prérequis indispensable est aussi de mettre en place des mécanismes de régulation du prix des loyers afin que les populations initialement présentes dans les quartiers n'en soient pas évincées.

Les différents projets proposés le long du canal à Molenbeek semblent pourtant se réaliser sans prise en compte de ces éléments ni de leurs effets respectifs cumulés. Le même problème se pose d'ailleurs à l'échelle régionale où de nombreux projets d'ampleur se dessinent sans que des études ne soient réalisées sur leurs impacts cumulatifs.

De plus, les logements proposés dans ces divers projets ne présentent en rien les garanties de contribuer à enrayer la crise du logement abordable. Au contraire, nous sommes devant des projets spéculatifs («produits financiers»), vecteurs principaux de la gentrification des quartiers populaires.

### DÉMOGRAPHIE : UN ARGUMENT FALLACIEUX

Aujourd'hui, qui plus est dans un contexte (post-)Covid, le «boom démographique» ne peut plus servir de prétexte aux programmes immobiliers démesurés. Le gouvernement, en se référant au PRDD, continue de mettre en avant l'argument du boom démographique pour justifier la construction d'un grand nombre de nouveaux logements. Les promoteurs immobiliers lui emboîtent le pas. Or le PRDD a été élaboré sur la base de prévisions démographiques de 2015, influencées par le pic d'immigration internationale des années 2010 et la crise migratoire de l'époque. Elles tablaient sur une population de 1 234 737 en 2020 (+12 000 habitants par an en moyenne), et de 1 406 195 en 2040 (+9 000 habitants par an en moyenne). ➤



La finalité ne serait plus de s'acculturer au modèle dominant mais plutôt d'être producteur de culture.

Les projections ont depuis lors été revues très fortement à la baisse. Dans les faits, depuis 2015, la croissance a été de +8 000 habitants par an, mais surtout les nouvelles prévisions du Bureau du plan tablent désormais sur moins de 3 000 habitants supplémentaires par an d'ici à 2040.

D'autant que plus que le nombre d'habitants attendus, c'est celui du nombre de ménages qu'il aurait fallu connaître et qu'il faut toujours regarder pour évaluer les besoins en logements (un ménage = les personnes vivant sous le même toit). Or, déjà en 2015 et encore plus maintenant, la Région bruxelloise fait exception au reste de la Belgique avec une taille de ménage en augmentation. Si l'on se réfère aux dernières prévisions (post-Covid), le nombre de ménages (et donc de logements) ne devrait augmenter que de 860 par an en moyenne d'ici à 2040.

À titre de référence, selon Statbel, les permis de bâtir octroyés au cours des dix dernières années pour de nouvelles constructions à Bruxelles représentaient en moyenne 1 850 logements par an. L'offre actuelle de logements, en termes quantitatifs, est donc plus que suffisante. Le gouvernement voulait passer à 7 000 logements supplémentaires par an, ce qui est totalement démesuré. Avec la crise économique qui se profile, le risque d'une bulle immobilière de logements privés est donc bien réel, avec comme conséquence un risque élevé de « nouveaux chancres »... alors que le nombre de logements à rénover ne manque déjà pas à Bruxelles.

Par contre, c'est du côté qualitatif que le bât blesse. D'une part, les nouveaux habitants attendus étant surtout des nouveau-nés, les logements, mais aussi les équipements, doivent pouvoir s'adapter aux besoins des familles. D'autre

part, une large partie des nouveaux habitants sont attendus dans des quartiers défavorisés, alors que le nombre de logements sociaux ou de logements bon marché ET de qualité augmente très lentement et restera encore longtemps insuffisant en regard des besoins.

### SERVIR LE MARCHÉ OU RÉPONDRE AUX BESOINS DES HABITANTS ?

Les nouveaux développements immobiliers ne répondent pas aux carences rencontrées dans ces quartiers centraux désormais convoités, pas plus qu'aux objectifs de « densification maîtrisée » annoncés par le Plan régional de développement durable (PRDD). Leur raison d'être essentielle semble ailleurs : tirer profit de nouvelles rentes de localisation le long d'un canal que de multiples acteurs publics, privés et mêmes associatifs s'échinent depuis plusieurs années à présenter comme « plein de potentiel » sur le plan résidentiel, commercial ou des loisirs.

Leur nombre et la manière dont ils sont mis en œuvre soulèvent de nombreuses interrogations concernant la démocratie urbaine et le souci de nos élu-e-s de répondre aux besoins des habitant-e-s plutôt qu'à ceux du marché.

La crise sanitaire que nous avons traversée dévoile et renforce les inégalités d'aménagement du territoire. Il est du rôle des pouvoirs publics de réduire ces inégalités dans le cadre d'un processus démocratique contrant la logique spéculative et de proposer une densification du bâti qui serve à améliorer les conditions de vies des habitants actuels. ■

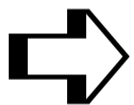
1. Plan Régional de Développement Durable, p.66.  
2. Plan Régional de Développement Durable, p.68.

# ÉLARGISSEMENT DU RING NORD

## LE BÉTON EST-IL SOLUBLE DANS LA CONCERTATION ?

**Le « réaménagement » d'une section du ring devrait faire l'actualité de cet automne. L'étude des différentes alternatives retenues, qui est en passe d'être coulée dans deux rapports (incidences environnementales et analyse coûts/bénéfices), devrait en effet rouvrir ce dossier presque vingtenaire. Face à un projet essentiellement autoroutier, quelle sera l'attitude des autorités bruxelloises, historiquement peu bavardes sur le sujet ?<sup>1</sup>**

DAMIEN DELAUNOIS, INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES



L'élargissement du ring, qui fait partie du programme plus général «Werken aan de ring», concerne un tronçon d'une vingtaine de kilomètres qui va de l'échangeur de Grand-Bigard (E40 vers Gand) à celui de Zaventem (E40 vers Louvain). Les travaux, justifiés par la Région flamande au nom de la fluidité du trafic et de la sécurité routière, devraient commencer en 2024 – du moins si le calendrier présenté devant le parlement flamand en décembre 2019 devait être respecté.

Le terme «élargissement» (*verbreding*), que certains partisans du projet utilisaient encore en 2009<sup>2</sup>, semble avoir disparu du vocabulaire officiel, au profit de termes comme «optimalisation» ou «réaménagement». Pourtant, l'élargissement de l'infrastructure découle de l'objectif principal des travaux : scinder le trafic local du trafic de transit. En effet, séparer ces flux sans élargir l'autoroute reviendrait à baisser drastiquement l'espace dévolu à la circulation automobile (numériquement plus importante que le trafic de camions), ce qui irait à rebours de l'objectif de fluidification du trafic. Le lien entre scission des flux et élargissement est du reste explicité par la société anonyme qui pilote le programme, *De Werkvennooschap*. Dont le porte-parole, en réaction au fait qu'un élargissement de la portion orientale du ring est impossible parce qu'elle traverse une zone Natura 2000 (la forêt de Soignes), a affirmé : «Ce n'est de toute façon pas un axe où il est nécessaire de séparer le trafic de transit du trafic local».

C'est un dédoublement du ring qui devrait concrétiser cette séparation des flux, dédoublement envisagé par deux des trois alternatives actuellement à l'étude. La première prévoit

l'aménagement de bandes de circulation parallèles au ring, réservées au trafic local. La deuxième envisage également des bandes séparées, mais d'un seul côté du ring et sous la forme d'un «boulevard urbain» accessible à d'autres modes de transport. Ne prévoyant pas de scission des flux, l'alternative dite «light» prévoit de supprimer certaines sorties afin de réduire les accidents, eux aussi source de congestion.

Plusieurs indices laissent penser que l'option légère ne passera pas la barre des différentes évaluations – mais nous espérons être démentis. D'une part, on imagine mal le gouvernement flamand abandonner l'objectif de scission des flux, qui accompagne le projet d'élargissement depuis plus de quinze ans. D'autre part, il y a moins d'un an, la *programmamanager* de «Werken aan de ring» n'a pas hésité à affirmer devant la commission mobilité du parlement flamand que les alternatives qui prévoyaient peu d'aménagements, et aucune augmentation de capacité, ne constituaient pas une piste «réalisable» (*haalbaar*). L'alternative «light» ne serait-elle qu'un ornement sur lequel les bureaux d'études travailleront inutilement ?<sup>3</sup>

Toute augmentation de capacité entraînant tendanciellement une hausse du trafic<sup>4</sup>, nul doute qu'un élargissement n'empêchera pas la congestion de réapparaître. On nous rétorquera que «Werken aan de ring», qui vise à améliorer l'«accessibilité multimodale» de Bruxelles et sa périphérie, ne peut être réduit à un projet autoroutier. Sont prévus, en effet, l'aménagement

de pistes cyclables et la mise en service de trois lignes de tram (*Brabantnet*). On peut néanmoins douter de leurs effets sur la charge automobile, puisqu'il ne suffit pas de soutenir d'autres modes de transport pour faire baisser le recours à la voiture<sup>5</sup>. Par ailleurs, les nouveaux trams, concentrés dans la périphérie nord, ne devraient régler que marginalement les enjeux posés par la navette. Si à ces doutes on ajoute le fait que l'autoroute se taillera la part du lion budgétaire, il n'est pas exagéré d'affirmer que la communication officielle s'appuie sur un véritable blanchiment multimodal<sup>6</sup>. Sans parler, évidemment, des tentatives attendues d'éco-blanchiment (*greenwashing*)<sup>7</sup>.

Quant à la pollution atmosphérique, gonfler la capacité du ring l'augmentera inévitablement. Mais l'infrastructure étant située en territoire flamand, les émissions ne sont pas (encore)

quantifiées par le dispositif de la Low Emission Zone bruxelloise et on peine à mettre la main sur des études prospectives. On peut néanmoins se référer à un travail du bureau d'études Transport & Mobility Leuven, qui a calculé en 2012 qu'un élargissement coûterait 78 millions d'euros supplémentaires au contribuable, alors

des mesures visant à réduire le trafic routier et la pollution (dont le péage urbain ou la taxe kilométrique) permettraient à la collectivité d'économiser 378 millions en soins de santé. On peut également s'attendre à une hausse des nuisances dues au trafic aérien<sup>8</sup>, «Werken aan de ring» étant indissociable du sort de l'aéroport «national» qui projette d'augmenter son activité<sup>9</sup>. ➔

Toute augmentation de capacité entraîne tendanciellement une hausse du trafic.

## CACHEZ CES CAMIONS QUE JE NE SAURAI VOIR

L'«optimisation» du ring nord est essentiellement présentée par De Werkvennootschap dans les termes du transport de personnes. Or, le chantier à venir, étroitement lié à la stratégie flamande en matière de «développement» économique, concerne tout autant le transport de marchandises et le secteur de la logistique. Il n'est en effet pas inutile de rappeler que le dossier du ring a connu un coup de fouet suite à l'élaboration du plan START de 2004, dont l'un des principaux objectifs était d'améliorer l'accessibilité de l'aéroport de Zaventem<sup>10</sup>.

Forte de la localisation de Bruxelles-National et d'un port industriel (Anvers), la Région flamande table depuis les années 1970 sur le développement des secteurs du transport et de la logistique – qui pèsent plus de 10 % de son PIB. Consistant à tirer parti du rôle de plaque tournante de la Belgique et de l'explosion des échanges internationaux favorisée par la conteneurisation de l'économie, cette stratégie a connu une accélération ces dernières années. En juillet 2016, le gouvernement flamand décide d'augmenter la capacité du port d'Anvers de 7 millions de containers supplémentaires<sup>11</sup>; en novembre 2016, les propriétaires de l'aéroport, des fonds d'investissement internationaux, présentent leur «vision stratégique» à l'horizon 2040 qui prévoit entre autres l'extension de l'infrastructure; enfin, en décembre 2019, la Flandre devient actionnaire de l'aéroport via sa société d'investissement (*Participatiemaatschappij Vlaanderen*).

Le renforcement de ses deux principaux pôles économiques, associée à sa spécialisation logistique, expliquent pourquoi la Flandre s'est récemment aventurée dans des projets d'infrastructure parfois pharaoniques<sup>12</sup>. Quant à la scission/spécialisation des flux permise par l'élargissement du ring nord, dont ses partisans escomptent qu'elle fluidifiera les flux de marchandises, elle constitue l'un des volets «bruxellois» les plus significatifs de la stratégie économique de la Flandre<sup>13</sup>. Présenter «Werken aan de ring» au prisme unique du transport de personnes, c'est occulter certaines implications du projet économique flamand, notamment celles qui renvoient à l'extension programmée de Zaventem et à ses immanquables nuisances supplémentaires.

## LE RING ET LA RBC : LA CONCERTATION SUFFIRA-T-ELLE ?

Il y a un peu plus de deux ans, nous avons déploré l'absence de réaction de la Région au «plan d'exécution spatial régional» concocté par le gouvernement flamand<sup>14</sup>. En sera-t-il de même lors de la publication des prochaines études, prévue à l'automne? Dans sa déclaration de politique régionale, l'exécutif bruxellois en place depuis juillet 2019 affirme être «opposé à un élargissement en tant que tel» tout en étant ouvert à «une optimisation sous conditions». Propos qui suscitent une impression ambivalente, tant le terme «optimisation» constitue un élément de langage. À l'instar de certains parlementaires flamands, la Région aurait-elle succombé à la magie des relations publiques<sup>15</sup>?



Quoi qu'il en soit, en théorie, une augmentation de la capacité du ring ne semble pas contradictoire avec les recommandations du dernier plan de mobilité (*Good Move*). En partie inspiré du modèle dit «radioconcentrique», selon lequel le trafic de transit est orienté vers des axes de rocade pour réduire sa présence dans les centres urbains<sup>16</sup>, le dernier PRM assume une augmentation de la charge automobile sur le ring. De ce point de vue, «optimisation» du périphérique et «apaisement» des quartiers ne sont-ils pas complémentaires? La question est légitime, parce qu'à moins de réaliser un report modal significatif à une échelle pertinente (ici le bassin d'emploi bruxellois), toute réduction du trafic de transit dans des espaces plus ou moins centraux intensifiera nécessairement la charge automobile sur les axes importants et les autoroutes. Cet aménagement du territoire à deux vitesses, qui «apaise» ici pour mieux asphyxier ailleurs, IEB n'avait pas manqué de le dénoncer à l'occasion de l'enquête publique relative à *Good Move*.

La Flandre s'est récemment aventurée dans des projets d'infrastructure parfois pharaoniques.

Quant aux conséquences d'un élargissement sur l'économie bruxelloise, elles semblent a priori ambivalentes. À première vue, le «réaménagement» du ring, comme en témoigne son imbrication avec le plan START (développement de la zone de l'aéroport), participe pleinement d'une logique de concurrence inter-régionale. Nos règles fiscales incitent en effet les entités fédérées à rivaliser pour inciter les entreprises à s'implanter sur leur sol et les détenteurs de capitaux d'y investir. De ce point de vue, la RBC est déjà mal embarquée: depuis au moins dix ans, elle «perd» des entreprises au bénéfice de la Flandre, à l'exception des secteurs de l'assurance et des services financiers.

Ceci dit, ces délocalisations industrielles pourraient ne pas être contradictoires avec le projet de ville esquissé dans le Plan régional de développement durable, où l'accent est placé sur l'«économie de la connaissance». Bruxelles se rêverait-elle en épicerie tertiaire et technologique, qui déléguerait à la Flandre l'intendance (production



industrielle, transport, logistique)? Dans ce cas, il est à craindre que la Région (et certaines communes) ne s'accommode d'un élargissement du ring. À plus forte raison si elle compte améliorer par-là l'accessibilité de certains « axes de développement économique » (canal, petite ceinture est) et « pôles de développement prioritaires » (Porte d'Ostende, campus VUB-Laerbeek, Heysel, Site ex-OTAN, Reyers, campus UCL de Woluwe)<sup>17</sup>.

Quant à la communication bruxelloise au sujet du ring, « concertation » en est l'un des maîtres-mots. Cette disposition au dialogue est tout à fait pertinente au regard du caractère inter-régional des enjeux soulevés par le ring et son « réaménagement » à venir. Régler les problèmes de congestion, et plus largement améliorer la mobilité dans et autour de la RBC, impose de raisonner au niveau du bassin d'emploi bruxellois et de ses infrastructures.

Plusieurs freins interrogent cependant l'utilité et la portée potentielles d'une telle concertation : la Communauté métropolitaine (2012) est une coquille vide récemment torpillée par la cheffe de groupe de la NV-A bruxelloise ; les récentes demandes de régionalisation portées par le premier parti flamand concernent entre autres la mobilité, ce qui donne une indication quant aux concessions qu'il est prêt à faire en la matière ; enfin, appuyé par la logique néolibérale de concurrence généralisée entre territoires infra-nationaux (villes, régions), notre fédéralisme fiscal<sup>18</sup> semble peu à même de favoriser

Les autorités bruxelloises pourraient s'appuyer sur des mobilisations susceptibles de revenir au premier plan.

une véritable concertation, qui pour être pertinente suppose un minimum d'égalité.

Au-delà de ces assertions, force est de constater que plusieurs dossiers inter-régionaux ont peu avancé ces dernières années, notamment l'intégration tarifaire des opérateurs et le développement du RER. Du reste, le sort du transport public en lien avec l'aéroport et plus largement la périphérie nord (*Brabantnet* côté flamand, tram 62 et métro 3 côté bruxellois) ne semble pas avoir été élaboré selon une logique « métropolitaine ».

Les autorités bruxelloises s'opposent-elles à une augmentation de la capacité routière? Le cas échéant, elles pourraient s'appuyer sur des mobilisations susceptibles d'être réactivées par les deux études en cours de finalisation. À la fin des années 2000, une plateforme regroupant IEB, le BRAL, IEW, BBL et Greenpeace se constitua en opposition à l'élargissement ; en 2013, 2015 et 2018, les Jettois-es dénoncèrent l'impact d'un élargissement sur le bois du Laerbeek, zone Natura 2000 et « îlot de biodiversité exceptionnel » (Bruxelles-Environnement).

Face à un projet rétrograde et incohérent avec l'intention de réduire la congestion, la Région Bruxelles-Capitale aura-t-elle l'audace de s'armer de sa « société civile »? ■

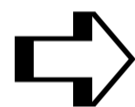
1. L'intégralité des sources utilisées est disponible à l'adresse <https://ieb.be/45534>
2. Notamment Sven Gatz (ministre bruxellois du budget) alors qu'il siégeait au parlement flamand.
3. En tout cas, le gouvernement flamand semble avoir intégré l'une des revendications du secteur associatif, à savoir l'élaboration et l'étude d'une « alternative 0 » qui ne procède qu'à des aménagements limités.
4. Mis en lumière il y a plus de 50 ans, ce constat contre-intuitif (le « paradoxe de Braess ») n'est pas l'apanage des discours critiques, même des économistes libéraux ont établi sa validité. Selon Erik Grietens (Bond Beter Leefmilieu), un rapport émanant du gouvernement faisait état du « retour » des files suite à l'élargissement. En 2008, le directeur du bureau d'études Stratec évoquait un délai de 5 à 10 ans suite aux travaux.
5. Il convient en revanche de rendre les autres modes de transport plus attractifs que la voiture. Si l'intention est de faire baisser le recours à l'automobile, construire des pistes cyclables et des lignes de tram tout en augmentant la capacité routière est tout à fait paradoxal.
6. De manière générale, les occurrences du mot « multimodalité » dans les plans et politiques publics semblent augmenter plus vite que ne baisse la part modale de la voiture. Le terme serait-il le (nouveau) masque de la (vienne) réticence à opérer un véritable arbitrage entre modes de transport?
7. Devant des parlementaires flamands, le précédent ministre des travaux publics a fait grand cas de l'écoduc qui devrait relier les versants du bois du Laerbeek, qui permettra même « aux lapins les plus corpulents » de traverser le ring. Quant au site consacré aux travaux et les brochures d'« information » destinées au grand public, ils dégoulinent de vernis vert : mise en scène de la pratique du vélo (notamment via les réseaux sociaux), dégradés et végétation pour colorer schémas et graphiques, nature luxuriante qui enserme une autoroute rendue anecdotique...
8. Alors que les infractions à l'arrêté « bruit » (1999) sont déjà en augmentation, et ce depuis au moins début 2018.
9. « L'extension de Bruxelles-National décolle en pleine tempête », *Bruxelles en mouvements*, n°306, mai-juin 2020.
10. Élaboré suite à la délocalisation de DHL vers Leipzig, le « Plan d'action stratégique de reconversion et d'emploi pour l'aéroport national de Zaventem » vise entre autres à développer les parcs d'entreprises et élaborer des mesures visant à assurer à celles-ci une main d'œuvre adéquate.
11. La consultation publique relative à cette extension a débuté le 27 juillet et se clôture le 11 septembre 2020, donnant la mesure de la « participation » espérée par le gouvernement flamand.
12. Comme le bouclage du périphérique anverso (Oosterwolverbinding), dont le budget a dépassé les 3 milliards d'euros.
13. L'élargissement du ring présente également une dimension stratégique européenne dans le cadre du marché unique et du développement des « réseaux trans-européens de transport ». Ce qui explique pourquoi des subsides européens ont été accordés à la Flandre afin de financer les études sur le « réaménagement du ring ».
14. Lire sur notre site : « Élargissement du ring : le silence radio de la Région », août 2018.
15. Lors d'une des rares auditions de De Werkvennootschap (décembre 2019), les parlementaires de l'opposition siégeant en commission mobilité n'ont, sauf erreur, jamais prononcé le mot « élargissement ». Plusieurs d'entre eux ont en revanche largement salué le caractère « multimodal » du projet.
16. Le plan de circulation du Pentagone s'inspire lui aussi de ce modèle.
17. Voir la carte 8 du PRDD.
18. Selon lequel c'est le lieu de résidence/ d'implantation qui détermine la perception des impôts, et qui explique le sous-financement chronique de la RBC. En 2013, alors qu'elle contribuait à 18,4 % de la valeur ajoutée nationale, la RBC ne pouvait se prévaloir que de 6,1 % des revenus nets imposables.

# PAD GARE DE L'OUEST

## SÉDUISANT MAIS PAS PROBANT !

**La gare de l'Ouest, un site de 13 ha considéré comme stratégique par la Région bruxelloise mais qui appartient toujours à Infrabel et la SNCB. Depuis 15 ans, les plans d'aménagement du site défilent : contrats de quartier, programme ZIR, schéma directeur, et depuis 2018 un projet de Plan d'aménagement directeur (PAD). L'attention portée aux besoins des habitants de ce quartier populaire est-elle à la mesure de celle apportée au site ?**

MOHAMED BENZAOUIA ET CLAIRE SCOHIER, INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES



Jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup>, ce territoire qui borde le Vieux Molenbeek en voie d'industrialisation (savonnerie, fabrique de colle, brasseries, tanneries...) est une zone humide, agricole et maraîchère. Le hameau d'Osseghem était situé sur un axe commercial secondaire. Il y coule un ruisseau qui relie une chaîne d'étangs (d'où le nom d'Etangs noirs). Le chemin qui bordait ce ruisseau se nommait «Beekkant» ce qui signifie «à côté de la rivière».

À l'époque du plan Besme (1862), la quasi-totalité des étangs est asséchée entraînant une minéralisation du paysage et la gare de l'Ouest est mise en service en 1872. La présence de la gare et surtout de ses voies ferrées limitent l'urbanisation vers l'Ouest. Mais les terrains à bas prix, la proximité du chemin de fer et les possibilités d'extension vont être des facteurs d'attractivité pour quelques grandes entreprises comme le groupe Delhaize (1871) qui disposera d'un quai de chargement et de déchargement à l'Est et à l'Ouest du chemin de fer. Mais Delhaize n'est pas seule, il y a aussi la chemiserie Phillipen Coster et Clément, située chaussée de Gand (1905), la confiserie Demaret, rue Osseghem (1922) ou la vinaigrerie, moutarderie et condiments Didden (1930). Ces activités économiques attirent de la main d'œuvre qui s'installe à proximité. Si bien qu'à la veille de la deuxième guerre mondiale, Molenbeek va jouer peu à peu sur le développement de l'urbanisation au-delà de la limite du chemin de fer à l'Ouest. A partir de là, le quartier Marie José se développe comme nouveau quartier résidentiel. Des nouveaux parcs de logements sociaux y sont construits.

Cette histoire explique la différence entre les quartiers situés à l'est, prolongement des quartiers centraux de la ville du XIX<sup>e</sup> siècle avec un habitat dense de maisons bruxelloises traditionnelles souvent devenues vétustes, et les quartiers situés à l'ouest, dont le bâti date des années 50, moins denses et jouissant de nombreux espaces verts. Moins de 3% des bâtiments comptent plus de 5 étages, à l'exception des blocs de logements sociaux de l'avenue Roovere (jusqu'à 11 étages).

Dans les années 1990, la gare de l'Ouest se développe comme nœud multimodal avec en 2008 la boucle du métro et la nouvelle station Delacroix qui fait la jonction entre les stations Gare de l'Ouest et Clemenceau. L'urbanisation périphérique du tissu résidentiel continue, mais le site même autour de la gare est en friche. La combinaison d'un pôle multimodal et l'existence d'une friche contribueront à en faire une zone levier idéale pour la Région.

### LES LEVIERS DU PRIX DU FONCIER

Bien que ne disposant pas de la maîtrise foncière de la zone, la Région va multiplier les tentatives pour la développer. En 2002, elle devient une Zone d'intérêt régional (ZIR) de 13,2 ha englobée dans les 30,4 ha de la zone levier du même nom. La ZIR prévoit un programme hyper dense de 180 000 m<sup>2</sup> de constructions supposant la couverture des voies et une surface importante de 27 000 m<sup>2</sup> de bureaux. En 2005-2006, IEB se voit confier une mission de consultation des habitants dans le cadre de l'élaboration d'un projet de Schéma directeur qui sera adopté en 2009. Les demandes des habitants émises lors des ateliers peuvent se résumer ainsi : plus d'espaces verts, des logements diversifiés, de petites entreprises utilisant la main d'œuvre locale peu qualifiée, un pôle éducatif, des commerces et services de proximité, une crèche et le souhait de voir enterrer les voies.

Pour les équipements, plusieurs propositions seront mises en avant : salle de spectacle, marché couvert (quotidien), déchetterie connectée au chemin de fer, antenne médicale urgente, ...

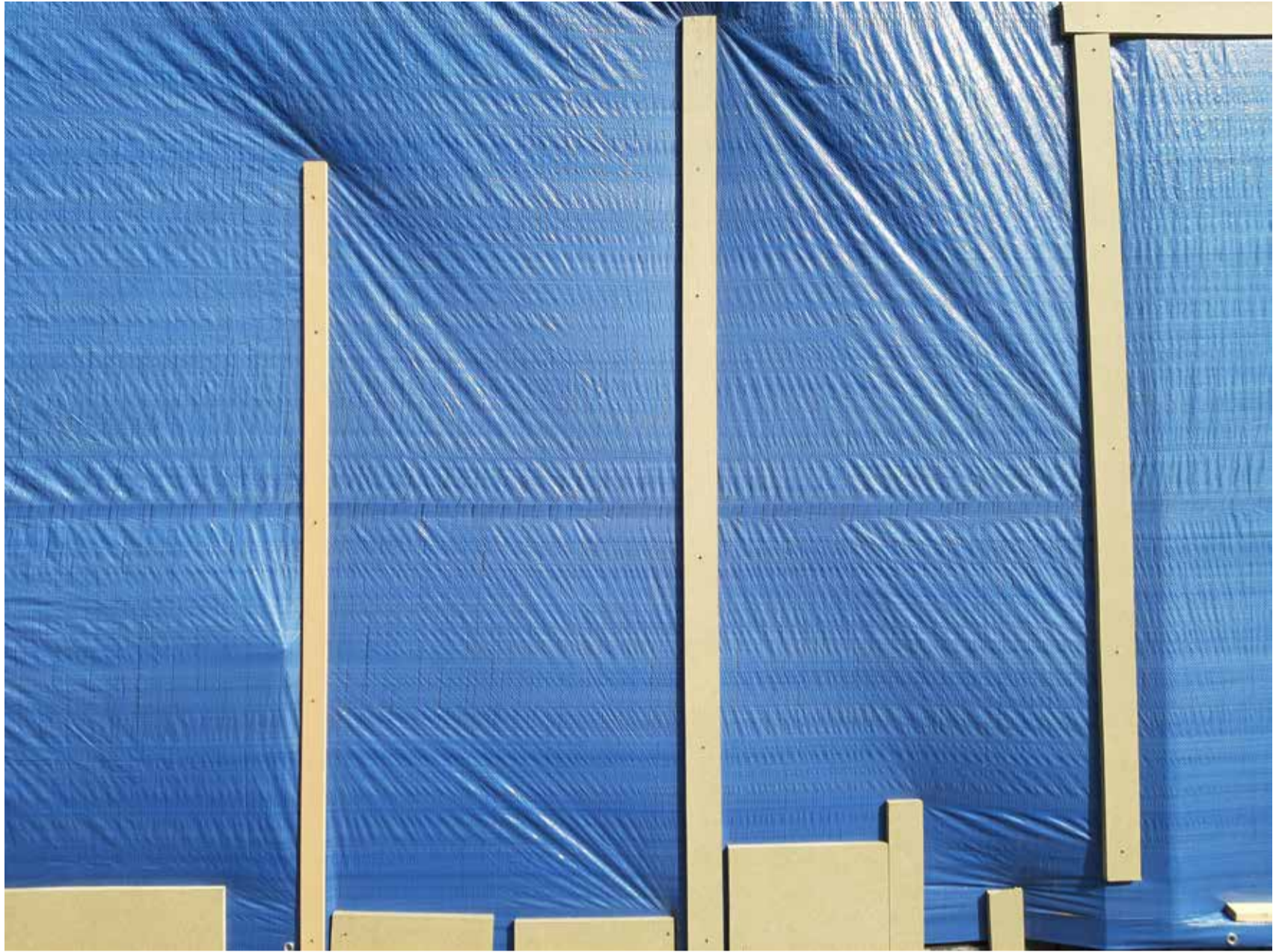
Philippe Moureaux, alors bourgmestre, souhaite au contraire s'inscrire dans l'effet Dansaert en développant des logements à destination des revenus moyens voire élevés<sup>1</sup>. Le schéma directeur va se contenter de réduire légèrement la densité du programme à 150 000 m<sup>2</sup>, et abandonnera la couverture des voies ferrées considérée comme trop coûteuse, tout en ne prévoyant qu'un hectare d'espace vert (sur 13), avec bien peu de considération pour les demandes exprimées par les habitants. Des chercheurs analyseront ainsi la situation : « la valeur d'échange renvoie à une vision fonctionnelle de l'espace reposant sur la primauté de l'accumulation et une logique marchande. La valeur d'usage témoigne d'une vision fondée sur la primauté du lien social supposant l'appropriation de l'espace et non sa propriété. [...] La valeur d'usage s'exprime dans le besoin en espaces verts, d'une école de devoirs alors que la valeur d'échange s'illustre par la recherche d'attractivité pour des entreprises et des classes moyennes supérieures, le développement de la fonction tertiaire »<sup>2</sup>. On voit à quelle valeur le schéma directeur donne la primauté.

Et il se dit déjà à l'époque que le programme du schéma directeur aura surtout pour effet d'accroître la valeur du terrain. Quelques années auparavant, en 2006, la Région rachetait à la SNCB quatre friches ferroviaires (Delta, Josaphat, Moensberg et Haren) pour 98 millions d'euros, soit 264€/m<sup>2</sup>. Aujourd'hui, la Région densifie avec force l'espace de biodiversité de la friche Josaphat pour rentabiliser son opération.

En 2014, dans sa Déclaration de politique régionale, le gouvernement proposera de faire passer le parc de 1 à 3 ha. Un an plus tard, une étude de l'Agence de développement territorial préconise de limiter la densité et d'envisager au minimum 360 logements publics dans le cadre des objectifs de « l'Alliance Habitat ». L'étude constate aussi la nécessité de créer 1237 places primaires d'ici 2020 dans le quartier.

Trois ans plus tard, le site devient l'heureux bénéficiaire d'un nouveau dispositif régional : les CRU (contrats de rénovation urbaine). Son leitmotiv : mettre en œuvre des nouvelles connexions à coup de passerelles qui « aideront à consolider les réseaux d'espaces publics et de mobilités actives existants et prévus, servant à connecter les hubs à des centralités locales situées à proximité du périmètre »<sup>3</sup>. Il est vrai que les habitants attendent avec impatience la rénovation de la passerelle Beekkant. Mais pour le ►

Le programme du schéma directeur aura surtout pour effet d'accroître la valeur du terrain.





surplus, le CRU 3 concentre ses efforts et budgets sur les axes reliant des pôles supra-locaux entre eux, négligeant les problèmes de déplacement des personnes PMR et des familles au sein même des quartiers et définit le cadre d'un « mieux vivre ensemble » conditionné à la « mixité sociale », comme si la « fracture sociale » entre les deux rives pouvait être résolue par une résorption de la fracture physique des espaces<sup>4</sup>. Les stratégies de franchissement ne semblent pas tant vouloir reconnecter ces populations à un centre-ville dont elles seraient exclues mais xgentrification vers les rives ouest du canal, à l'instar du souhait exprimé ci-dessus par l'ancien bourgmestre Philippe Moureaux.

Par contre, d'autres projets sont abandonnés comme le projet de Matériauthèque visant à créer une banque de matériaux et un centre de formation pour des activités économiques ou de recyclage susceptible de fournir de l'emploi local aux personnes peu qualifiées.

Le PAD est la dernière tentative en date de la Région pour urbaniser ce site sur lequel elle n'a pas la mainmise. En juin 2018, le député Alain Maron, qui était encore dans l'opposition Ecolo,

interpellait le Ministre-Président sur les négociations en cours avec la SNCB pour le rachat du site. On apprenait que le 23 mai 2018, le Comité d'acquisition fédéral estimait l'ensemble de la ZIR à 23.850.000 EUR sans PAD et à 27.000.000 EUR avec PAD. On peut interroger l'intérêt de la Région à dévoiler ses cartes auprès de la SNCB, laquelle sort alors sa calculatrice pour estimer la rente que la Région compte retirer du site. Ce qu'Alain Maron résume de la sorte : « Le prix sera donc fonction de ce que le PAD autorisera ou non »<sup>5</sup>.

Autrement dit, la Région a tout intérêt à prévoir un projet d'intérêt public à la valeur foncière faible. Le PAD en cours d'élaboration depuis 2019 atténue effectivement la densité initiale prévue pour la ZIR en réduisant de 50 % les surfaces à construire : 90 000 m<sup>2</sup> au lieu de 180 000 m<sup>2</sup> dont 50 % consacrés au logement dont 80 % seraient publics, 5 000 m<sup>2</sup> bureaux (au lieu des 27 000 m<sup>2</sup> initiaux), 3 ha d'espaces verts (au lieu de 1 ha), 15 800 m<sup>2</sup> d'ateliers productifs, 2 000 m<sup>2</sup> de commerces et 19 500 m<sup>2</sup> d'équipements dont 10 000 m<sup>2</sup> pour l'Infrabel Academy. En bref, un PAD au contour apparent séduisant mais à y regarder de plus près, il est loin de répondre aux besoins du quartier.

Comme si la « fracture sociale » entre les deux rives pouvait être résolue par une résorption de la fracture physique des espaces.

## LES HABITANTS RESTENT SUR LE QUAI

Si on peut observer d'un œil favorable une réduction nette de la densité du projet, on ne peut s'empêcher de constater à l'instar d'Isabelle Pauthier dans son interpellation du 13 juillet 2020 que « ce n'est pas parce que nous avons réduit la densification exubérante envisagée dans les premières versions que celle envisagée aujourd'hui ne reste pas forte ». Bruxelles-Environnement, dans son avis du 21 mars 2019, signale également que le volet réglementaire facilite trop certaines dérogations risquant de permettre des projets trop denses. Un accroissement de la densité pourrait toutefois se justifier dès lors que ce quartier fait face à un problème de sur-occupation des logements : 3 000 logements pour 3 496 ménages recensés<sup>6</sup>. A priori, une bonne raison pour y construire du logement. Encore faut-il qu'il soit abordable...

La mise en œuvre du PAD prévoit la construction d'environ 450 logements. D'emblée, un nombre insuffisant pour absorber les 496 ménages surnuméraires précités. Seront-ils en outre accessibles à la bourse de ceux-ci ? Le revenu moyen annuel connu des habitants du quartier est d'un tiers inférieur au revenu moyen des habitants de la Région (14 500 EUR pour 19 000 EUR)<sup>7</sup>. Or 20 % des logements envisagés seront privés, alors que 630 unités de ce type sont déjà en projet aux alentours de la gare de l'Ouest.

Les 80 % restants seront certes publics mais l'opérateur envisagé est CityDev. Celui-ci produit en réalité des logements acquisitifs subventionnés à hauteur de 30 % par la Région, ce qui les rend effectivement plus accessibles à un plus large public. Ce dernier doit néanmoins avoir accès aux conditions de l'emprunt, ce qui n'est pas le cas de personnes dotées d'un revenu annuel de 14 000 €<sup>8</sup>. En outre, d'ici vingt ans, ces logements retourneront entièrement sur le marché privé, et ce sans aucun plafonnement de revenus. Autrement dit, ces logements, construits sur un terrain public à l'aide de fonds publics, pourront générer de la plus-value immobilière. Scénario identique sur le site d'Osseghem (4,4 ha) racheté 21 millions d'euros par Citydev fin 2019 suite au départ de Delhaize<sup>9</sup> : aux dernières nouvelles, Citydev n'y envisage pas le moindre logement social.

Ce n'est pas pour rien que le secteur associatif a largement réclamé que 60 % des logements construits sur le terrain de la Gare de l'Ouest soit des logements sociaux<sup>10</sup>. D'une part, parce que c'est un terrain public, d'autre part parce que le quartier compte à l'heure actuelle seulement 10,46 % logements sociaux<sup>11</sup>. Or, la majorité des ménages y résidant sont dans les conditions d'accès à ce type de logement et nombre d'entre eux sont sur des listes d'attente depuis plusieurs années. Par ailleurs, créer des logements sociaux sur le site d'Osseghem ou celui de la Gare de l'Ouest permettrait de réaliser une opération tiroir, c'est-à-dire de rénover les anciens logements sociaux du site de Roovere tout en relogant les habitants dans le quartier.

## LES ÉQUIPEMENTS RESTENT À L'OUEST !

Les demandes, martelées depuis de nombreuses années par les habitants et associations du quartier dans le cadre des différents projets de planification, pour des logements accessibles et des équipements collectifs correspondant à des besoins sociaux collectivement partagés (accueil de la petite enfance, aide médicale urgente, déchetterie, espaces verts...) ne sont nullement rencontrées dans le programme du PAD. Ces insuffisances ont été relevées par la commune de Molenbeek et les différents conseils d'avis de la Région bruxelloise, dont la Commission régionale de développement (avis du 5 décembre 2019).

Le PAD devrait être un cadre qui permet la résolution des problèmes et carences existants dans ce périmètre. Dans la liste des choses importantes dans leur vie quotidienne, les habitants souhaiteraient plus d'espaces verts accessibles. On l'a vu dans l'historique du site, les habitants du côté est sont nettement moins bien lotis de ce point de vue que ceux de l'ouest. Ainsi, lors d'une des multiples soirées d'information sur la ZIR Ouest en 2009, un habitant s'exprimait ainsi : « Il faut des espaces verts du côté rue Vandenpeereboom (côté du vieux Molenbeek). Pour cela, l'on peut orienter les bâtiments vers le Sud afin de dégager de l'espace. » Il lui fut répondu par le bureau d'étude avec une certaine désinvolture : « le manque d'espace vert est compensé par l'élargissement de la rue Vandenpeereboom et de la double rangée d'arbres »<sup>12</sup>. Aujourd'hui, le projet de PAD devrait améliorer la situation en prévoyant un parc de 3 ha. Rappelons toutefois que le site actuel offre 6 ha d'espaces verts, certes peu accessibles. En outre, le projet de PAD supprime la prescription 0.2 du Plan régional d'affectation du sol (PRAS) qui prévoit que la réalisation

d'espaces verts est admise sans restriction, ainsi que la prescription 0.6 qui demande que les travaux améliorent en priorité les qualités végétales. Selon Bruxelles-Environnement, le programme est d'une telle densité qu'il sera difficile dans les faits d'atteindre les 3 ha de parc. Or la construction de l'Infrabel Academy a déjà généré la perte d'une zone de haute valeur biologique et les logements molenbeekois de la rue Dubois Thorn souffrent régulièrement d'inondations<sup>13</sup>.

Mais des équipements encore bien plus malmenés par le PAD sont les équipements liés à l'éducation. Selon les dernières données de l'Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse (IBSA), le quartier de la gare de l'Ouest n'offre qu'une centaine de places scolaires pour un millier d'enfants. Or le projet de PAD dans ses volets tant stratégiques que réglementaires ne contient pas la moindre ligne sur ce type d'équipements, exception faite de l'Infrabel Academy qui était déjà actée. Il faut lire le rapport d'incidences pour que soit évoquée, hors PAD, l'ouverture prochaine d'une école maternelle et primaire néerlandophone de 350 à 400 places (projet EKLA) et l'ouverture en 2021 d'une école secondaire

du réseau libre, toujours néerlandophone, de 850 places (sur le site Cinoco). Il s'agit d'une offre future spécifique qui ne répondra pas suffisamment aux besoins des habitants tant actuels que futurs. Le quartier connaît une croissance démographique naturelle et

les projets de logements annoncés ne pourront qu'aggraver cette carence qui rentre fondamentalement en contradiction avec la Déclaration de politique régionale 2019-2024 dans laquelle le Gouvernement s'engage à poursuivre le soutien à la création de nouvelles écoles en priorité dans les zones identifiées en tension démographique.

Une fois de plus la ville marchande prend le dessus sur la ville sociale, attentive à la valeur d'usage.



Le PAD devrait soutenir la demande locale bien justifiée pour la création de locaux communautaires mis à disposition des habitants pour divers types d'activités. En effet, la sur-occupation actuelle des logements crée notamment de mauvaises conditions pour l'étude avec des répercussions importantes pour les parcours scolaires des adolescents habitant ces quartiers. Circonstances dont les conséquences inégalitaires se sont révélées avec intensité pendant la période de pandémie. Lors de l'enquête publique, la commune de Molenbeek a insisté : « il est nécessaire de prévoir dans les équipements publics au moins une salle de jeu intérieure pour les plus petits et une maison de jeunes, il est nécessaire de veiller à ce que des équipements publics suffisants destinés à la petite enfance et à l'enseignement soient construits et que ces équipements soient construits simultanément ou préalablement aux logements ».

## POUR SUIVRE LA QUÊTE DE LA VALEUR D'USAGE

Force est de constater qu'une fois de plus la ville marchande prend le dessus sur la ville sociale, attentive à la valeur d'usage. Le PAD Gare de l'Ouest ne répond pas ou peu aux carences actuelles qui creusent les inégalités sociales. Il risque au contraire de les renforcer en créant un nouveau quartier qui ne répond pas aux besoins locaux essentiels. Et les marchandages en cours avec la SNCB n'annoncent pas un avenir radieux. Pourquoi la Région ne réduit-elle pas la facture en développant un programme moins dense où les fonctions sociales prennent le dessus sur les fonctions rentables ? ■

1. M. Berger, F. Delmotte, « Voies et voix de la gare de l'ouest », in Schémas directeurs et action publique à Bruxelles, *Les Cahiers de la Cambre*, n°8, p. 216.
2. Ibid, p. 224.
3. Contrat de Renovation Urbaine 03 « Gare de l'Ouest », 1010au + Taktyk + Alive Architecture, p. 4
4. C. Scohier et P. Ciselet, « Les quartiers populaires en tenaille entre agrafes & passerelles », *Bruxelles en Mouvements*, n°298, janvier-février 2019.
5. Interpellation en Commission de développement territorial du Parlement bruxellois le 13 juin 2018, p. 45.
6. RIE PAD Gare de l'Ouest, p. 70.
7. Chiffres issus du Monitoring des quartiers (2016).
8. Pour donner une idée, les différences de plafond de revenus donnent une idée du public à atteindre: le logement social est accessible aux ménages dont les revenus nets imposables ne dépassent pas, au 01/01/2020, 23 283,17 euros pour un isolé alors que les logements Citydev sont accessibles aux ménages sans personne à charge dont le revenu n'est pas supérieur à 64.688,70 euros au 31/12/2019.
9. Soit 477 EUR/m<sup>2</sup>.
10. Lire ici le texte et les actions de Bruxelles Laïque, du CADTM, des Équipes Populaires, de la FeBUL, Inter-Environnement Bruxelles (IEB), du MOC Bruxelles, du RBDH, du réseau ADES et de Vie Féminine : <https://www.ieb.be/La-politique-du-logement-accessible-reste-a-l-Ouest>.
11. Chiffres issus du monitoring des quartiers 2019.
12. ZIR Gare de l'Ouest, Réunion publique de consultation, 11 février 2009, Présentation et remarques formulées par les habitants.
13. Lire le Rapport d'incidences environnementales du projet de PAD, p. 247.

# Un cadre doré pour le logement



## POUR INFO

Depuis le mois d'août, des locataires, personnes sans-abri, squatteurs et squatteuses, sans-papiers, habitant.e.s, soutenu.e.s par différentes organisations et collectifs se sont regroupé.e.s dans un large front anti-expulsions pour lutter contre les expulsions.

Pour en savoir plus : [www.stopexpulsions.be](http://www.stopexpulsions.be)

⇨ Le temps du confinement, la Région de Bruxelles-Capitale avait mis en œuvre un moratoire sur les expulsions domiciliaires. Celui-ci a pris fin le 31 août. Les expulsions peuvent désormais reprendre comme avant. Un avant dont on n'a jamais connu l'ampleur réelle, en effet, les expulsions domiciliaires ne font pas l'objet d'un enregistrement systématique. Les quelques études qui se sont attachées à documenter ce phénomène décrivent une situation inégalitaire et peu reluisante. En 2018, l'Observatoire de la santé et du social arrivait au chiffre prudent de 5 000 demandes d'expulsion locative chaque année à Bruxelles<sup>1</sup>. Sur celles-ci, 600 se terminaient par l'intervention d'un huissier. Pour une partie de ces personnes mises dehors par un huissier, c'est une vie sans abri qui s'ouvre alors. Car les expulsions jettent littéralement des personnes à la rue, et dans 90% des cas, ce sera suite à un défaut de paiement de loyer. La récente étude du RBDH<sup>2</sup> sur la justice de paix vient compléter le tableau et met en lumière une justice débordée, des locataires en galère financière, logé-es dans des appartements souvent insalubres, qui peinent à se défendre et à interagir avec l'institution judiciaire. En bout de course, ce sont 50% des locataires qui ne se présentent même pas en justice de paix, et deux tiers des affaires qui se termineraient<sup>3</sup> par une possibilité d'expulsion immédiate ou conditionnelle. La moyenne des arriérés réclamés est de 3 200 euros, on connaît désormais le prix de la dignité humaine à Bruxelles. Chacune de ces situations individuelles est dramatique. Mises bout à bout, c'est une réalité sociale qu'elles décrivent. C'est une société dans laquelle l'expulsion locative et résidentielle devient une menace permanente, alimentant des rapports de domination des bailleurs, parfois peu scrupuleux, sur les locataires ;

ou encore des banques sur des propriétaires occupant. La crainte d'une expulsion les contraint également à accepter, pour compenser l'augmentation constante des loyers et des prix d'achats, des emplois précaires, sous payés et des conditions de travail à la limite de la légalité. Le marché du logement est tellement tendu, la concurrence entre les locataires si forte, que de nombreuses personnes se sentent même redevables à leur bailleur : il les loge, cela mérite bien quelques sacrifices... Comme le rapportait l'une des membres d'un collectif de travailleuses sans-papier : « le loyer, c'est le plus important, dès que j'ai de l'argent, même si ce n'est pas la totalité de la somme, je le verse à mon propriétaire, après on voit ce qu'on met dans le frigo ».

Et comment penser autrement ?

Le loyer est, bien souvent, le seul moyen d'accéder à un logement, soit un espace dans lequel se reposer, se renforcer, se sentir (dans le meilleur des cas) en sécurité. C'est un droit, simple, basique, qui nous concerne tous et toutes<sup>4</sup>. Accepter que des personnes soient expulsées de leur domicile et mises à la rue, c'est accepter que ce droit, élémentaire, soit nié. ■

## Inter-Environnement Bruxelles

1. *Précarités-mal-logement et expulsions domiciliaires en Région bruxelloise*, Observatoire de la Santé et du Social 2018. Disponible sur leur site internet.

2. *Justice de paix: Bailleurs Welcome! Locataires Welcome?; Quand la justice peine à sanctionner l'insalubrité*, cette passionnante étude du Rassemblement Bruxellois pour le Droit à l'Habitat sera disponible sur leur site internet et en version papier dans le courant du mois d'octobre 2020.

3. Chiffres relevés par le RBDH, dans l'étude sus-mentionnées, uniquement pour la justice de paix de Forest pour l'année 2018.

4. Ce droit est d'ailleurs protégé par la Constitution (article 23)... en principe. Pour rendre cette norme applicable, le législateur devrait prendre des mesures en ce sens.

**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](http://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  
**Impression** : Dessain – Mechelen

**Graphisme** : Élise Debouny,  
Andreas Stathopoulos

**Secrétaire de rédaction** : Damien Delaunois

**Collaborateurs** : Mohamed Benzaouia, Damien Delaunois, Sarah De Laet, Gérald Hanotiaux, Maud Marsin, Claire Scohier, Cataline Sénéchal, Thyl Van Gyzegem

**Illustrations** : Olivier Spinewine (@villevue) & Jacinto Branducci (@jeunessessept)

**ieeb**  
inter-environnement  
bruxelles

Rue du Chimiste 34-36 – 1070 Bruxelles  
Tél. : 02 801 14 80 – E-mail : [info@ieeb.be](mailto:info@ieeb.be)

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

**FÉDÉRATION**  
WALLONIE-BRUXELLES