

ENTRE CHIFFONS ET BÉTON

# 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'HABITANT-ES  
N°317 – MARS/AVRIL 2022



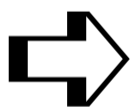


## INTRODUCTION

# DES CHIFFONS, DU BROU ET DU BÉTON...

**Ce numéro éclectique de notre journal trouve sa voie entre matières et objets qui font nos vies, mais que nous abandonnons, jetons, récupérons ou recyclons. Ceux et celles qui les jettent et les délaissent n'étant pas nécessairement celles et ceux qui les récupèrent ou les recyclent.**

INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES



Tandis que des petites mains dans les quartiers populaires subsistent en récupérant inlassablement ferrailles, chiffons et autres «brols», dans le haut du panier, d'autres n'hésitent pas à envoyer à la casse des immeubles entiers et leurs tonnes de béton pour faire tourner la bétonnière et la planche à billets.

Le premier article vous fera remonter le temps vers de vieux métiers apparus dans les villes du XIX<sup>e</sup> siècle, le *biffin* à Paris, le *voddeman* à Bruxelles, ces hommes et ces femmes qui, en marge du salariat, récoltent les objets que nous délaissons. Chiffonniers, ferrailleurs, autant d'activités de subsistance qui permettaient de récupérer et recycler localement ce que les nouveaux urbains mettaient au rebut dans une jeune économie industrielle en croissance. Ces métiers, tantôt romantisés, tantôt instrumentalisés, tantôt rejetés, voire criminalisés parce que concernant une population marginale, n'ont pas disparu. Ce sont les vendeurs à la sauvette d'aujourd'hui qui s'installent aux marges des lieux institutionnalisés de la «récup» (marchés, brocantes...), les exilés, demandeurs d'asile ou sans-papiers, les Roms ou encore ces œuvres caritatives vivant de la récupération... Mais, de plus en plus, la promotion de l'économie circulaire vient les assimiler, les intégrer ou les concurrencer par la mise sur pied de start-ups, souvent subventionnées, gravitant autour d'un public au capital culturel bien plus élevé.

Dans la foulée de ce tour d'horizon, nous déambulerons dans les Marolles et à Cureghem, ces quartiers qui accueillent aujourd'hui encore ceux qui vivent de l'économie d'en bas et de ces métiers en marge de l'économie formelle. Nous redécouvrirons le métier de *voddeman* dans les Marolles, lequel opérait sa collecte au porte-à-porte jusque dans les années 1980, preuve que le tri existait bien avant l'instauration des sacs multicolores. Aujourd'hui, des familles de ferrailleurs roms poussent encore leurs charrettes à bras. D'autres sillonnent en camionnettes Bruxelles et ses environs. Nous nous rendons enfin aux abords des abattoirs d'Anderlecht où s'organisent des marchés à la sauvette d'objets de seconde main.

Pour tous ces objets que nous laissons dans un coin, un garage, un grenier, nous usons souvent à Bruxelles du terme *brol*. Le Laboratoire interdisciplinaire en études urbaines a décidé de creuser la polysémie de ce mot au contour flou en organisant des ateliers en 2019 au cœur des Marolles. C'est l'objet du troisième article qui évoquera la mise en tension intrinsèque du concept de *brol* qui incarne à la fois un désordre à éradiquer, mais aussi l'«authenticité» qui fait l'attractivité des quartiers populaires, quitte à les voir disparaître au passage.

**D'autres n'hésitent pas à envoyer à la casse des immeubles entiers et leurs tonnes de béton pour faire tourner la bétonnière et la planche à billets.**

À deux pas des Marolles, dans le quartier du Midi, la «mise en ordre» du *brol* a déjà causé maints dégâts transformant un quartier, certes chaotique mais populaire et vivant, en quartier de bureaux, au prix de la destruction de nombre de maisons et de l'expulsion de leurs habitant·es. La Région semble aujourd'hui regretter l'ordre dévitalisant qu'elle a créé et annonce un Plan d'aménagement directeur (PAD) pour faire revenir les habitant·es. L'article montre cependant en quoi les habitant·es convoités ne seront pas les mêmes que ceux chassés il y a vingt ans. Sachant que la plupart des terrains destinés à

la production des futurs logements appartiendront (suite au deal immobilier avec la SNCB) à des promoteurs immobiliers privés, les logements créés seront bien au-dessus des bourses des habitant·es actuelles du quartier. Sans compter que cette volonté de rééquilibrage entre fonctions de bureau et de logement par le haut repose sur une vaste

opération de démolition-reconstruction.

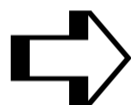
Une opération similaire est à l'œuvre au centre-ville avec le projet *Brouck'R* où Immobel et BPI envisagent la destruction de la quasi-totalité d'un îlot longeant la place De Brouckère au motif de la dégradation des bâtiments laissés vides durant des années par l'ancien propriétaire (Allianz). L'opération de démolition permet au passage de densifier l'îlot et de le surhausser au grand dam de la Commission royale des monuments et sites. Le tout pour créer des logements haut de gamme et un hôtel dont nous avons bien sûr le plus grand besoin...

Tandis que, dans le bas de l'échelle, des petites mains récupèrent patiemment nos déchets, le haut du panier, lui, en produit au bulldozer! □

# RECYCLEURS DES RUES

**Biffins parisiens, cartoneros latino-américains, chiffonniers, voddeman en flamand bruxellois et ferrailleurs participent depuis plus de deux siècles à l'économie de la récupération et du recyclage.**

CATALINE SÉNÉCHAL, INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES



Au cœur des villes, en marge du salariat, des hommes et des femmes récoltent les objets que nous délaissions. Quelle place occupaient-ils dans l'économie des villes modernes et quelle place leur offre-t-elle encore aujourd'hui ?

## UN MÉTIER AU SERVICE DE L'INDUSTRIE DES VILLES

Leur présence est attestée dès le XIX<sup>e</sup> siècle, concomitamment avec le développement de l'industrie. Il faut préciser que le déchet, depuis sa définition jusqu'à sa présence massive, est intimement lié à la vie urbaine et à l'industrialisation de la production. Dans la société urbaine pré-industrielle, connectée à ses campagnes, tout était consommé, sinon par les humains, par les animaux domestiques ou pour fertiliser la terre (Barles, 2005).

Les produits manufacturés y étaient rares. Certes, la situation au XIX<sup>e</sup>, qui a vu l'émergence des métiers de la récupération, n'est pas comparable à l'actuelle société consumériste, où le volume de déchets non putrescibles se calcule en tonnes. Toutefois, la manière dont le XIX<sup>e</sup> perçoit le chiffonnier, le déchet et la place qu'il leur réserve persistent au XX<sup>e</sup> et probablement aussi en ce début du XXI<sup>e</sup> siècle.

**Biffins libres pour les uns, vagabonds pour les autres, leur mode de vie est autant romantisé que criminalisé.**

La place des biffins dans l'économie parisienne a largement été étudiée et commentée. Ainsi, en 1865, la mercuriale du *Journal du chiffon, de l'effilochage et de la papeterie*<sup>1</sup> publie le cours du « déchet de laines » et des « débris » (verres, métaux, journaux, peau de lapin, os...). Les apports de ces matières participaient à la production artisanale et industrielle locale. Des négociants achètent les chiffons, textiles, métaux, récupérés et acheminés par les chiffonniers, fripiers et ferrailleurs. Ainsi, jusqu'à l'invention de la cellulose, le chiffon en tissu usagé est utilisé dans la confection du papier dont la demande augmente considérablement à l'époque pour confectionner les livres, papiers peints, journaux et autres emballages. Les chiffons s'employaient également pour graisser les machines (Barles 2005).

## ENCOMBRANTES MATIÈRES, ENCOMBRANTS HUMAINS

Toutefois, Paris s'inquiète de leur présence et des déchets qui s'accumulent en des quantités inédites dans l'espace public. C'est d'ailleurs un préfet parisien qui impose un récipient fermé pour rebuts, en lui donnant son patronyme : Poubelle (1884). Au même moment, la lutte contre les odeurs, contre les miasmes, sont indissociables de l'organisation de la ville (Corbin, 1982 ; 2008). La ville moderne tente de dissimuler ses déchets, auparavant jetés à même la rue : elle les enferme dans la fameuse poubelle ou les fait circuler par un large réseau d'égouttage souterrain. Par ailleurs, les « eaux noires » s'écoulant désormais dans les égouts, « le tout-à-l'égout devient un tout à la rivière, un tout à la mer », l'humain se déchargeant de leur traitement sur la nature (Barles, 2005).

Par hygiénisme, il fallut aussi enfermer et cacher la mort animale dans les abattoirs et les cadavres humains dans les cimetières, à la marge de son territoire. Aux motifs sanitaires s'adjoint un hygiénisme moral et social.

Ainsi, l'interdiction de la mise à mort des animaux à même la rue s'est vu justifiée par une législation sur le bien-être animal. Mais il était surtout question d'éviter la contagion de la violence, dans un contexte de peur des masses populaires : « Retenons de cette histoire d'abattoirs ce qui concerne notre propos : il ne s'agit certes pas à proprement parler de protection des animaux (puisque les humanitaires et les philanthropes n'étaient pas tous végétariens ; tout au plus pouvait-on recommander de tuer l'animal sans souffrances inutiles). Mais l'important est l'idée de l'exemple : cacher la mise à mort pour n'en pas donner l'idée » (Aguilhon, 1981, p.89).

## TANTÔT RECONNUS, TANTÔT ROMANTISÉS, TANTÔT CRIMINALISÉS

Comment étaient alors perçus ces hommes et femmes qui vivent en marge du salariat et des normes sociales en ramassant les déchets – objets, papiers, tissus, déjections ? Biffins libres pour les uns, vagabonds pour les autres, leur mode de vie est tout autant romantisé que criminalisé.

Dans une partie de l'imaginaire artistique de l'époque, ils étaient inscrits dans une narration qui mêlait « liberté », « indépendance », vie en marge du capitalisme. En témoigne leur présence dans la littérature du XIX<sup>e</sup>, de Hugo à Zola en passant par Baudelaire (cf. son poème *Le Vin des chiffonniers*). Pour Popovic, chercheur en littérature, le chiffonnier est un « chronotype », concept qui « conjoint deux choses : il clique un état de tension du devenir sociohistorique en même temps qu'il désigne un (ou des) élément(s) de l'esthétique considérée. C'est bien ce que le chiffonnier fait. Premièrement, il clique la tension entre la production incessante de nouveautés et de déchets, d'innovations et de ruines, caractéristique de "l'apogée du capitalisme", puisqu'il arpente les rues de la ville à la recherche de haillons qui sont désormais hors du circuit de la marchandise et, moderne, absolument moderne, refait des habits à partir d'eux. Deuxièmement, il désigne l'un des principes de la création poétique baudelairienne, laquelle collectionne des bouts de langage harponnés ici et là dans la rumeur sociale » (Popovic, 2014, p. 74).

Pour l'auteur, cette figure romanesque persiste dans la figure des personnes sans domicile fixe, des récupérateurs et des chiffonniers actuels.



## MALGRÉ LA DÉINDUSTRIALISATION

Or, indéniablement, la ville, les lieux et les modes de production ont changé. Les objets produits en masse – à la faveur de, et motivés par la société consumériste – n’ont jamais été aussi nombreux, à la fois dans nos foyers et dans nos poubelles.

À Paris, la persistance des chiffonniers (surnommés biffins) et des vendeurs à la sauvette d’objets de seconde main a été largement commentée par les chercheurs français. Ainsi, Virginie Milliot, anthropologue, a passé de longues semaines à les rencontrer. Ses travaux concernent certes Paris, mais ils révèlent des mécanismes transposables aux réalités bruxelloises. À Paris, leur nombre a sensiblement augmenté depuis une quinzaine d’années : « Depuis 2009, ils se développent et se démultiplient dans plusieurs quartiers du Nord-Est parisien. Aux premiers groupes d’anciens récupérateurs vendeurs se sont agrégées des personnes touchées par la crise, ainsi que des exilés, demandeurs d’asile et sans-papiers. Les anciens vendeurs ont vu s’installer d’anciens clients et débarquer “Roms” et “Chinois”... Porte Montmartre, leur nombre a doublé en moins d’un an, comme à Montreuil, Bagnolet, Belleville ou Barbès » (Milliot, *Intenable...*, 2016, p. 38). Leur présence a suscité des tensions avec le voisinage. Par ailleurs, ces quartiers en plein embourgeoisement – Belleville et Barbès en particulier – abritent et attirent dorénavant une classe sociale très aisée. Ils ne sont désormais plus que tolérés aux marges des lieux institutionnalisés de la « récup », les marchés aux puces de Saint-Ouen, de Montreuil et dans un « carré des biffins » situé dans le 18<sup>e</sup> arrondissement. Toutefois, au-delà du marché de misère, et sans romantiser ce qui pour la plupart est l’unique moyen de subsistance, ces marchés confèrent aussi aux vendeurs

des relations sociales et un statut : « Par le commerce le plus élémentaire comme par ces récits, des hommes et des femmes aux trajectoires accidentées tentent ainsi de redevenir acteurs de leur propre vie. C’est finalement une vie publique qui s’invente sur ces marchés, en marge de l’institution » (Milliot, *Petites histoires...*, 2016, p. 10).

Comme l’indique le Collectif Rosa Bonheur dans son étude sur le processus de centralités populaires de la ville de Roubaix, territoire qui partage nombre de caractéristiques avec les territoires du croissant pauvre bruxellois, la ville ne se construit désormais plus autour de l’industrie, mais autour de sa disparition. Aujourd’hui, l’emploi ouvrier au sein des villes a reflué. Par conséquent, les chiffonniers des villes postindustrielles ont également perdu les fabriques, entreprises où s’écoulaient traditionnellement les marchandises collectées (Rosa Bonheur, 2019).

## FORMALISATION DE LA RÉCUPÉRATION

Dès les années 50, il faut produire, relancer l’économie qui s’oriente vers une société de la consommation illimitée : « Comme le note François Dagognet, avec l’avènement de la société de consommation, l’objet neuf a été fétichisé ; l’ancien et l’abîmé, rejetés. Durant les Trente Glorieuses, le gaspillage est signe de richesse, voire de libération. » La relance économique s’engage avec une augmentation exponentielle de la production, de la consommation et... des ordures. Les Trente Glorieuses inventent un nouvel imaginaire où le jetable accompagne un mode de vie moderne (Monsaignon ; 2017). En parallèle de cette société consumériste, des œuvres caritatives, comme les Compagnons d’Emmaüs en France, ou les Petits Riens en Belgique, s’engagent dans la récup : les compagnons sont logés et nourris contre du travail « Les activités de récupération, caractérisées

historiquement par une absence relative de formalisation juridique et de constitution comme métier(s) – constitution fondée notamment sur la reconnaissance de qualifications –, sont fréquemment présentées comme emblématiques du travail et de l’économie informels. Elles se construisent souvent en dehors de la relation salariale, comme c’est le cas pour les chiffonniers, les brocanteurs ou encore les communautés d’Emmaüs où le statut de compagnon ne relève pas du droit du travail. En s’efforçant de créer un secteur du réemploi et en l’identifiant comme un lieu pertinent pour des politiques actives du marché de l’emploi, les acteurs publics tentent de formaliser le travail effectué dans ce secteur pour le transformer en emplois » (*Que faire des restes?*, p. 33).

Plus récemment, au côté de ces personnes qui s’engagent dans une économie de subsistance via l’écoulement des rebuts de la société consumériste, s’ajoute le récent essor d’ateliers de production lié à la promotion de l’économie circulaire. Il se développe désormais tout un système économique de récupérateurs au capital culturel très élevé, qui œuvrent notamment via des start-ups parfois subventionnées par les pouvoirs publics. Désormais, nos rebuts sont perçus comme des ressources à valoriser. Ainsi, le plan de gestion des déchets en Région bruxelloise s’intitule, depuis 2018 « Plan de gestion ressource déchets ». ➤

**La ville ne se construit désormais plus autour de l’industrie, mais autour de sa disparition.**



Ainsi, à Cureghem, l'ancien atelier de mécanique automobile D'Ieteren abrite désormais plusieurs milliers de mètres carrés d'ateliers où jeunes ingénieurs, designers, artistes et artisans travaillent les déchets pour les transformer dans une logique d'économie circulaire : batteries de vélo en partie usagées, textiles, mobilier de bureau, boiseries, éléments métalliques récupérés avant démolition d'immeubles... Le complexe est à proximité directe de la rue de Liverpool où, il y a deux ans à peine, des vendeurs à la sauvette étalaient des marchandises de seconde main. Ils s'installaient sur le trottoir d'une imprimerie à l'arrêt depuis plusieurs années, et appelée à devenir le complexe associatif «Maison de cohésion sociale» financé par un contrat de revitalisation urbaine (CQD Compas et Beliris). Le chantier s'étendant sur le trottoir a empiété sur ce marché informel, l'amenant à se déplacer.

Chiffonniers, ferrailleurs, et autres biffins, en récupérant ses rebuts, parviennent à coexister aux marges de la société industrielle tout en l'alimentant de matière «première» à retraiter. Longtemps, les matières récupérées étaient des maillons importants de la chaîne de production. Avec la raréfaction des fabriques, ateliers et usines dans les villes – et donc la raréfaction des principaux lieux d'écoulement de ces matières –, cette activité semble avoir connu une forme de reflux ou de stagnation.

Depuis une quinzaine d'années, les collecteurs-vendeurs qui sillonnent les rues présentent souvent un parcours d'immigration plus ou moins récent. Pour ces derniers, la récup' demeure un métier de subsistance. Or leur présence n'est tolérée qu'aux abords des lieux institutionnalisés – par exemple les marchés aux puces. Ailleurs, la police vient régulièrement les disperser.

En parallèle de ces chiffonniers pauvres se développe toutefois toute une gestion de la récupération, au contraire très valorisée et parfois subventionnée par les pouvoirs publics. Il s'agit des ateliers organisés par les œuvres caritatives ou encore de start-ups, soutenues par des programmes favorisant la production en économie circulaire, en particulier la niche de la transformation d'objets de récupération.

Si ces initiatives récentes imaginées autour d'un narratif d'économie circulaire ne sont pas forcément dénuées de mérite, il faut être vigilant à ce qu'elles ne se développent pas au détriment de ceux qui pratiquent au quotidien, par le bas, et depuis des siècles, une économie de la récupération parfaitement imbriquée dans les territoires de nos villes. □

1. 6 mai 1865, via <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k130595f>

#### BIBLIOGRAPHIE P.04-11

M. AGULHON, « Le sang des bêtes. Le problème de la protection des animaux en France au XIX<sup>e</sup> siècle », *Romantisme*, Année 1981, n°31, pp.81-110.

S. BARLES, *L'Invention des déchets urbains: France, 1790-1970*, Champ Vallon, 2005.

N. BENELLI, D. CORTEEL, O. DEBARY, B. FLORIN, S. LE LAY, S. RÉTIF, *Que faire des restes?: le réemploi dans les sociétés d'accumulation*, Paris, Presses de Sciences Po, 2017.

COLLECTIF ROSA BONHEUR, *La Ville vue d'en bas. Travail et production de l'espace populaire*, Paris, Éditions Amsterdam, 2019, p. 227.

A. CORBIN, *Le Miasme et la Jonquille*, 1982; 2008, Flammarion.

V. MILLIOT, « Petites histoires de trottoir. Les médiations du récit sur les marchés informels » in C. COURTET, M. BESSON, F. LAVOCAT et A. VIALA (dir): *Mises en intrigues, « Rencontres Recherche et Création » du Festival d'Avignon*, CNRS éditions, Paris, 2016, pp. 163-183.

V. MILLIOT, « Une intenable bureaucratie de la rue : les travailleurs sociaux face aux débordements des marchés informels ». *TSANTSA*, Volume 21, Septembre 2016, pp.38-50.

B. MONSAINGEON, *Homo detritus, Critique de la société du déchet*, Seuil, 2017.

P. POPOVIC, « En rade : les descendants du chiffonnier. Lire Gille Ascaride », in *Montréal, Paris, Marseille : la ville dans la littérature et le cinéma contemporains. Plus vite que le cœur des mortels*, volume 45, numéro 2, été 2014.

S. RULLAC, H. BAZIN, « Les biffins et leurs espaces marchands: seconde vie des objets et des hommes », *Informations sociales*, 2014/2 (n° 182), pp. 68-74.

« Le Vieux Marché, grand oublié du déconfinement », *Pavé des Marolles*, 3 mai 2020.

S. SASSON, *Le Chiffonnier des Marolles*, site de la Sonuma, 1962.

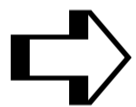
Je jette, tu récupères. - 1 vol. (72 p.) : ill., photos en noir et blanc, schéma, carte, plans. - (Les Cahiers de La Fonderie ; 1994(17)

**Désormais, nos rebuts sont perçus comme des ressources à valoriser.**

# LES CHIFFONNIERS A BRUXELLES

**Sac jaune, sac bleu, sac vert, sac orange, à Bruxelles, le tri de nos déchets s'est installé dans nos quotidiens. D'écologiquement conseillé dans les années 90, il devient moralement obligatoire dès 2010. Mais comment cela se déroulait-il auparavant ?**

CATALINE SÉNÉCHAL, INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES



Nos détritrus valsaient-ils tous au sac noir puis tout droit à la décharge ou à l'incinérateur ? Ou bien, au contraire, existait-il des filières de tri parallèles, qu'elles soient formelles ou informelles ? Et si c'est bien le cas, comment ces filières ont-elles évolué ?

Un mardi de février 2022, trois ferrailleurs, Djago, le fils, Carmela, la mère, et Alex, le père, remontent le couloir de bus de la chaussée de Mons, chacun poussant une charrette à bras. Leurs véhicules débordent d'objets métalliques collectés : poussettes dépareillées, portières de voiture, four électrique, séchoir à vêtements, diverses pièces mécaniques...

En 1962, pour un sujet télévisé, Selim Sasson interviewait quatre hommes : trois chiffonniers et un négociant sédentaire pour un petit sujet de six minutes : *Le Chiffonnier des Marolles* (disponible sur le site de la Sonuma : <https://www.sonuma.be/archive/les-chiffonniers-des-marolles>).

Entre ces deux instantanés, soixante ans sont passés.

**Leur véhicule déborde d'objets métalliques collectés : poussettes dépareillées, portières de voiture, four électrique, séchoir à vêtements, diverses pièces mécaniques...**

## CHIFFONNAGE À BRUXELLES DANS LES ANNÉES 60

En 1962, ces *voddemannen*, chiffonniers en bruxellois, sillonnaient encore les rues de Bruxelles avec des charrettes à bras pour racheter métaux, loques ou papier au porte-à-porte. Tout y passait : vieux poêles, ustensiles de cuisine, bottins téléphoniques, journaux, vieux vêtements et vieux os. Les habitant-es leur *vendaient* leurs rebuts, leurs encombrants contre quelques pièces, et ces ambulants les revendaient ensuite au poids à un grossiste tenant boutique, le plus souvent, dans les Marolles, quartier historique de la récupération. Dans le sujet de Selim Sasson, certains semblent entièrement indépendants tandis que d'autres paraissent travailler directement pour le marchand tenant boutique.

D'après leur témoignage, leurs revenus dépendaient des cours capricieux du métal ou du papier, menaçant la rentabilité de leur collecte : « Avant-guerre, 1 kg de métal se vendait 10 centimes, mais avec 11 centimes, vous aviez un pain. Récemment, le cours du métal lors de la guerre de Corée est monté à 5 Fr, pour redescendre, au moment du tournage à 60 centimes... Le *voddeman* précise qu'un pain, c'est 25 Fr, maintenant. » Enfin, ils se plaignaient de la concurrence avec les « œuvres » qui, équipées de camions, commençaient à venir chercher les encombrants... mais gratuitement !

L'échange commercial proposé par le *voddeman* était modeste... mais rendait un service utile, surtout au temps où peu de ménages disposaient d'une voiture individuelle : la population pouvait se débarrasser ainsi d'objets cassés plutôt que les jeter à la rue. Ces récupérateurs limitaient les dépôts dans l'espace public et ils alimentaient artisans, fabriques voire l'industrie de matière première à réutiliser.

## CHINER DANS LES ANNÉES 70

Contrairement à celle de leurs équivalents parisiens, l'activité des chiffonniers bruxellois est peu documentée en Belgique, en particulier leur présence à partir des années 70.

« Avez-vous des souvenirs des chiffonniers à Bruxelles ? », cette question lancée sur les réseaux sociaux a permis de rassembler quelques informations. Au cri de « *Ei gien voddén en bien* » – « qui a des loques et des os ? » –, ou « *marchands de loques* », nous apprenons qu'ils circulaient encore une fois par semaine jusqu'à la fin des années 70 ou au début des années 80. Si pas mal d'entre eux rejoignaient les Marolles, ils écoulaient aussi leurs marchandises dans des dépôts situés non loin de la place de la Duchesse (Molenbeek), ou rue Scheutveld (Anderlecht, quartier Aumale). Sur l'Anderlechtoise (groupe Facebook), Nicole De Neve écrit : « Dans les années 70 et 80 j'ai connu un monsieur qui faisait cela pour arrondir sa petite pension. C'était à Cureghem et il revendait aux maroquinières pour remplir les sacs à main. » Cathy Lousbeq se rappelle également : « J'ai connu quand j'habitais à Bruxelles. À l'époque, j'avais 9 ans, j'en ai 70. On vendait les vieux journaux et les loques à un monsieur avec une charrette à bras pour 1 franc le kilo. »

Mais, le *voddeman* n'était pas le seul à collecter les déchets : par exemple, les scouts récupéraient épisodiquement de vieux journaux et annuaires téléphoniques pour financer une partie de leurs camps en les revendant aux négociants de papier. Le principe n'est pas uniquement bruxellois, Patrick Wouters se rappelle que sa sœur, pour se faire de l'argent de poche, avait rassemblé tous les vieux papiers de l'hôtel familial de Louvain et « en avait tiré 180 Fr, pour près de 200 kg ».

Et la ferraille ? Elle était aussi ramassée. Toujours selon Patrick, « dans les années 75-80, un ferrailleur sillonnait encore les rues d'Auderghem, le samedi matin. Il avait doté son camion d'un haut-parleur qui diffusait un message enregistré. Je l'ai encore dans l'oreille : "Allô-allô, iiiici les ménagères. Nous achetons : vieux zinc, vieux plomb, vieux cuivre, vieilles lessiveuses, vieilles machines à laver, tououout au plus haut des prix" (on entendait la ponctuation). On pouvait suivre à l'oreille sa progression dans le quartier. »

## DÈS LES ANNÉES 80, UNE PROGRESSIVE FORMALISATION

Gabrielle Lefèvre, une bénévole d'Oxfam, se souvient qu'à la fin des années 70 « on récoltait les journaux pour Oxfam et l'opération Terre qui les vendaient aux papeteries et avec cet argent finançaient des opérations de solidarité avec le Sud ».

À la lecture des rapports accompagnant les plans régionaux de gestion des déchets, on apprend que du temps de « l'agglomération » – rassemblement de plusieurs communes bruxelloises précédant la Région bruxelloise – l'intercommunale de ramassage de déchets organisait des collectes sélectives porte à porte pour le papier, le verre et les vieux vêtements, en partie en partenariat avec l'association Terre. « De 1973 à 1985, l'agglomération a procédé à une collecte hebdomadaire à jour fixe, au porte-à-porte, du papier et du verre. En 1990, la région réactive la collecte des verres via des bulles et la collecte de papier et de vêtements en partenariat avec l'asbl Terre » (Plan de prévention et de gestion des déchets 1998-2002 adopté le 9.7.1998).

Toutefois, en 1985, la collecte au porte-à-porte est abandonnée. À cette époque, c'est le tout au bac qui prime ; tous les déchets valent sans distinction au sac noir en direction de l'incinérateur. En totalité ? Non. Le père de Laurent G., éboueur dans les années 80, récupérait les papiers posés à côté des sacs lors des collectes pour les revendre à un négociant et arrondir ses fins de mois. Ses collègues faisaient pareil. Même expérience chez Pierre Bermans, habitant : « Je sais qu'à la maison on ficelait les vieux journaux par paquet et que les éboueurs du mestbak (dépôt d'immondices) les mettaient sur le côté du camion pour les revendre. » La pratique semblait donc courante et acceptée, voire soutenue par la population. Si le *voddeman* se faisait rare, le tri contre rétribution se maintenait de manière relativement informelle, mais cette fois pour compléter les revenus des éboueurs de la ville.

Il faudra encore attendre une dizaine d'années pour que le tri des papiers et de certains PMC se réinstaure petit à petit, commune par commune entre 1992 et 1996. Le tri sera d'abord conseillé, les détritiques devant être déposés dans les sacs jaunes et bleus, ramassés en même temps que le tout-venant. Le tri ne deviendra obligatoire pour le papier, et ensuite pour le plastique, qu'en 2010, soit près de quatorze ans après son instauration ! Aujourd'hui, les ménages bruxellois sont contraints à trier leurs poubelles en trois catégories : végétaux, papier carton et PMC (plastiques, emballages métalliques et cartons à boisson). Le tri des déchets organiques – aujourd'hui conseillé – sera également rendu obligatoire dès 2023.

## UNE FORMALISATION PAR LES ASSOCIATIONS CARITATIVES

Aujourd'hui, Les Petits Riens, mais aussi d'autres ONG comme Oxfam ou l'asbl Terre sont insérés dans le réseau des entreprises d'économie sociale, agissant dans le cercle vertueux de la collecte-réception-tri-réparation voire même transformation et distribution d'objets de seconde main.

Depuis plus de trente ans, la rentabilité du modèle économique basé sur la consommation de masse est menacée à la fois par une surproduction de déchets, devenue ingérable environnementalement, mais surtout par la progressive raréfaction des matières premières (Monsaigeon, 2017). En sus, les États tentent de résorber le chômage des ouvriers et des personnes les moins formées – en raison de la délocalisation du secteur de la production vers l'international. Le secteur de l'économie sociale du traitement des déchets participe donc à une forme de solution à ces problèmes. « En France, l'inscription sociale des activités de réemploi a été réactivée via le processus de création du secteur qui a conduit à structurer ce dernier comme s'il y avait une analogie entre requalification des objets et requalification des individus » (Que faire de nos restes, collectif, p.31). Il s'agirait donc d'un triplé gagnant, d'une triple réinsertion sur le marché : une réinsertion d'objets devenus encombrants environnementalement, coûteux à faire disparaître, un apport non négligeable de matière première « secondaire » et le retour vers l'emploi des classes populaires difficilement « activables » sur le marché du travail, et ce à moindre prix via des subventions publiques ou des emplois aidés.

Mais certains échappent encore à ces programmes d'employabilité. C'est comme ça que nous revenons à Djago, Alex et Carmela ; des hommes et des femmes, souvent de la communauté rom de Roumanie et de Bulgarie, qui continuent à sillonner les rues de Bruxelles, tantôt avec des charrettes à bras, tantôt en camionnettes. Ils y chargent principalement des objets en métal.

Certains échappent encore à ces programmes d'employabilité. C'est comme ça que nous revenons à Djago, Alex et Carmela ; des hommes et des femmes, souvent de la communauté rom de Roumanie et de Bulgarie.

## AUJOURD'HUI, ROMS ET FERRAILLEURS

Emiliya Savkova est travailleuse sociale à la Cellule de relations interculturelles pour primo-arrivants de la Commune d'Anderlecht (Cripa) et auparavant au Foyer, une association molenbeekoise soutenant les communautés roms. Elle-même d'origine rom bulgare, cette médiatrice interculturelle travaille depuis de nombreuses années avec les ferrailleurs de sa communauté. « Il y a longtemps que les Roms roumains et bulgares font ce travail, pas seulement à Cureghem, mais un peu partout à Bruxelles. Au départ, beaucoup utilisaient des charrettes. Maintenant, il n'y a plus que les Roms roumains qui les emploient. » Ce métier – que l'on peut aisément relier aux métiers de subsistance souvent pratiqués par les « primo-arrivants » – est particulier à une partie de la communauté rom. Ils ne se sont pas inventés ferrailleurs en Belgique : « En Bulgarie, ils traitaient déjà la ferraille. C'était leur métier, leur expérience. Ils savent reconnaître un métal qui va être récupérable, un métal qui vaut cher. »

Elle précise pour les Roms bulgares : « Ils font ce travail depuis dix ou quinze ans, mais avec des camionnettes. » Pour beaucoup, il s'agit d'un métier de premier ancrage, un moyen immédiat de subvenir aux besoins de la famille. Avant l'entrée de la Bulgarie dans la CEE, il fallait décrocher un titre de séjour lié, par exemple, à un statut de réfugié pour obtenir un permis de travail. « C'était difficile de se faire engager, même en connaissant la langue. » Par ailleurs, « en 2005, il y avait beaucoup de ferraille à récupérer et aucun ne parlait le français. Il y avait peu de contrôle et le métier était plutôt bien vu : oui, ils font bien, ils ramassent les déchets. À ce moment-là, un homme pouvait conduire un camion et en donner un second à un chauffeur. Beaucoup, beaucoup de gens récoltaient en 2005. Il y en a bien moins aujourd'hui, notamment parce qu'il y a moins de ferraille à ramasser et parce que le cours du métal varie trop. »

Par ailleurs, c'est un métier difficile et parfois criminalisé, une activité dont la rentabilité varie selon la demande et la valeur de la matière récupérée. Une partie du métal récupéré est écoulee par de gros ferrailleurs – par exemple Tribel à Forest, ou AG Metals à Beersel. C'est dans ces mêmes entreprises que les particuliers qui rénovent leurs maisons revendent le métal (tuyauterie, poutrelle, etc.), plutôt que de le déposer à la déchetterie. Les récupérateurs professionnels y déposent également le fruit de leurs collectes. Désormais, l'argent obtenu doit être versé sur un compte en banque, ce qui est une façon de chercher à limiter la partie informelle de l'activité.

Aujourd'hui, selon Emylia : « Je dirais que sur dix, deux seulement ont leur propre société. Depuis peut-être cinq ou six ans, le métier a évolué, peut-être », suppose-t-elle, « parce qu'ils ont commencé à parler français. Du coup, ils font leur publicité sur Internet. Les gens qui veulent se débarrasser de déchets métalliques gratuitement les appellent. C'est plus facile pour les ferrailleurs qui préfèrent se rendre immédiatement chez les gens : "Nous, on a des adresses, comme ça, c'est plus facile, on ne doit plus chercher dans la rue, aujourd'hui, je trouve ou je ne trouve pas..." » La recherche reste discrète, alors qu'en Allemagne, ses compatriotes ferrailleurs équipent leurs camionnettes de haut-parleurs – à l'instar de ce qui se pratiquait avant en Belgique. ➤



Il y a donc moins de ferrailleurs bulgares aujourd'hui et ceux qui restent professionnalisent – et formalisent – davantage leur activité. Cette formalisation correspond au parcours classique d'intégration des personnes d'origine immigrée : «*Oui, c'était une première étape. Les hommes, ils ont commencé avec la ferraille, les femmes plutôt dans les titres-services, donc de manière plus formelle, avec un contrat de travail. Mais avec le temps, comme beaucoup avaient envie d'acheter une maison, ils sont passés à autre chose. Avec des revenus de la ferraille, tu ne peux pas aller facilement à la banque, vu qu'ils proviennent d'une activité informelle.*»

**Les bradeurs comme les chalands partagent un parcours commun, marqué par la précarité et souvent un parcours d'immigration.**

### **REVENDE SA COLLECTE : AUX PUCES, EN BROCANTE, À LA SAUVETTE**

La récupération et revente des brols *Voir Brol, vous avez dit brol?*, p. 12-13 n'a évidemment pas disparu, et possède encore des lieux de vente institués. Ainsi, Bruxelles compte un marché aux puces très bien approvisionné et très fréquenté, y compris par les touristes. Depuis 1873, bientôt 150 ans donc, il s'installe quotidiennement sur la place du Jeu de Balle dans l'ex-quartier de prédilection des *vodde-mannen*. Les échoppes spécialisées attirant les collectionneurs qui y négocient des pièces rares y côtoient les récoltes des vide-greniers, présentées à même les boîtes en carton qui les ont déménagées depuis la maison à vider jusqu'aux pavés de la place. Il y a près de 200 vendeurs abonnés sur le marché du Jeu de Balle, mais aussi quelques «volants». Cette activité est l'épicentre d'un système économique beaucoup plus large et complexe : la longue fermeture du marché en 2020 a eu des répercussions sur toute la fréquentation du quartier et de ses autres commerces (*Le Pavé dans les Marolles*, 2020).

Moins connues, bien que très fréquentées, les trois ou quatre rangées de la halle des abattoirs d'Anderlecht abritent également une brocante chaque vendredi, samedi et dimanche. Paul Thielemans (Abattoir SA) explique que la gestionnaire du marché autorise le paiement d'un emplacement à la journée pour la brocante, alors que les autres étals se louent plutôt à l'année. Les stands – le plus souvent sur couvertures ou bâches déposées à même le sol – sont

tenus par des habitués, mais aussi par des vendeurs plus irréguliers. Les prix pratiqués correspondent à ceux des produits usuellement proposés sur ce grand marché généraliste : accessibles aux clients qui le fréquentent, à savoir essentiellement des personnes ayant de faibles revenus. Les bradeurs comme les chalands partagent un parcours commun, marqué par la précarité et souvent un parcours d'immigration. On y croise aussi pas mal de retraités, à l'image de cette mercière qui tente d'écouler les restes de son fonds de commerce sur divers marchés-brocantes.

Enfin, aux beaux jours, brocantes et vide-greniers animent les week-ends de nombreux quartiers. Ils permettent aux riverains de se délester des objets qui les encombrant, mais aussi aux ambulants professionnels ou semi-professionnels d'exposer leurs stocks.

Du marché aux puces à la brocante se dessine déjà une formalisation graduelle de l'activité, formalisation visible, notamment, par la carte de marchand avec abonnement au simple paiement d'un emplacement auprès d'un organisateur d'une brocante ponctuelle. Mais, à la marge de ces marchés institués, existe également toute une économie de la vente à la sauvette.

Comme à Paris, aux côtés de ces marchés encadrés, s'organisent des marchés à la sauvette d'objets de seconde main.



La Commune d'Anderlecht tente par exemple de maîtriser celui qui se déroule en marge du marché des abattoirs, autour de la station de métro Clemenceau. Les grands jours, il s'étale même sur une partie de l'îlot Jorez, une place minérale, peu appropriée par les habitant-es. Chaussures et vêtements usagés, câbles, vieux GSM, ceintures... sont présentés sur des couvertures à même le sol, qui se transforment rapidement en baluchons en cas de descente policière. Une bonne trentaine de fripiers y travaillent – essentiellement des hommes récemment arrivés sur le territoire (Maghreb, Moyen-Orient, Afrique subsaharienne, pays de l'Est). Ils côtoient un trafic de cigarettes d'importation qui se tenait auparavant en maraude sur le site des abattoirs.

Régulièrement, leur présence fait l'objet de plaintes des riverains et ils sont chassés, pour un temps seulement, par la police. Il en était de même pour le marché à la sauvette sur un trottoir de la rue de Liverpool, à quelques pâtés de maisons de là. Le marché a été dispersé à la faveur des travaux d'un futur complexe associatif, financé par un programme de revitalisation urbaine (CQD Compas).

À l'instar du biffin parisien (V. Milliot, *Petites histoires de trottoir...*), le *voddeman* bruxellois sillonne les rues de la ville, récupérant ce que ses résidents délaissent : des modestes papiers journaux, vêtements usés, aux métaux et objets réparables. Il pouvait vendre ses plus belles pièces au marché aux puces, ou revendre sa collecte chez des grossistes, ou directement chez des artisans.

Du temps où les fabriques existaient encore en pleine ville, les vieux métaux, les vieux papiers étaient ramassés localement et, souvent, transformés localement.

Les courts témoignages que nous avons rassemblés ici permettent d'esquisser les mécanismes d'un système économique mêlant producteurs de déchets, ramasseurs, négociants et entreprises de transformation. Revenu principal pour les uns, cette activité servait de revenu complémentaire ou de remplacement pour les autres. Il s'agissait d'un métier de subsistance – informel, mais structuré – organique dans le cadre d'une société encore fortement industrialisée. La population revendait ses déchets de valeur, qui étaient transportés pour être transformés, et les populations les plus pauvres en tiraient un revenu.

Cependant, les chiffonniers restent présents dans l'espace public jusqu'à la fin des années 70, milieu des années 80. La collecte sélective est ensuite assurée par les services de ramassage public – tantôt formellement – puis informellement par les éboueurs eux-mêmes lorsque le « tout au bac » primait.

Or la présence du secteur industriel à Bruxelles reflue dès les années 80. Cette diminution de l'industrie en ville entraîna vraisemblablement dans son sillage celle des récupérateurs de matières.

Le tri existait donc bien avant l'instauration des sacs multicolores ; la fonction du *voddeman* a été remplacée par l'action conjointe des pouvoirs publics gérant la collecte des déchets ménagers et par un secteur caritatif qui organise désormais comme des bassins d'emplois autour du tri, de la réparation, de la transformation, voire du recyclage des déchets.

Toutefois, même sans haut-parleurs, des camionnettes parcourent toujours les rues de la capitale à la recherche de ferraille. Les Roms bulgares et roumains connaissent le métier et le pratiquent comme premier moyen pour assurer la subsistance de leur famille, à leur arrivée en Belgique. Quelques-uns ont ouvert une société, d'autres ont changé d'activité pour un emploi salarié. Enfin, une partie des objets que nous laissons sur les trottoirs va alimenter des marchés à la sauvette, en marge des marchés institués. □

Le tri existait bien avant l'instauration des sacs multicolores.

**ABONNEZ-VOUS !**



[coupon à renvoyer à Inter-Environnement Bruxelles] \*

1.  Je m'abonne /  j'abonne un-e ami-e à Bruxelles en Mouvements  
 [...et je fais ça en ligne ➔ [www.ieb.be/Abonnez-vous-a-Bruxelles-en](http://www.ieb.be/Abonnez-vous-a-Bruxelles-en)]
2.  pour un, deux, trois, ... an(s)  
 24€ pour 6 numéros/an  
 34€ à l'étranger pour 6 numéros/an  
 64€ pour 6 numéros/an (24€ abonnement + 40€ d'amour avec déduction fiscale)  
 à la vie, à la mort (= domiciliation)
3.  Je verse la somme de \_ \_ \_ \_ € sur le compte d'IEB, avec la mention « Abonnement BEM » + nom, prénom et adresse d'envoi de l'abonné-e  
 IBAN : BE33 2100 0902 0446 / BIC : GEBABEBB  
 [Mandat de domiciliation] J'accepte votre offre et mandate IEB pour débiter une fois l'an mon compte bancaire du montant annuel de mon abonnement. Je peux mettre fin à mon abonnement par simple notification à ma banque.
4. Nom & Prénom : \_\_\_\_\_  
 Rue, n°, bte : \_\_\_\_\_  
 Code postal : \_\_\_\_\_ Localité : \_\_\_\_\_  
 Numéro de compte (IBAN) : \_\_\_\_\_  
 Nom & adresse de mon organisme financier : \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 Date & signature : \_\_\_\_\_

[réservé à l'institution domicile] La domiciliation mentionnée ci-dessus a été acceptée sous le numéro :

Numéro d'identification du créancier : BE87ZZZ0041438340

# BROL

## VOUS AVEZ DIT BROL ?

**Difficile de parler de ferrailleurs, de glaneurs, de voddemannen et autres fripiers sans évoquer le mot *brol*. À Bruxelles, mais aussi au-delà, celui-ci fait partie intégrante de toutes ces économies de la récupération. Préparez-vous pour une plongée dans l'univers polysémique du mot *brol*!**

MARTIN ROSENFELD, INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES



Bien que le mot *brol* soit largement utilisé, il est surprenant de constater le flou qui entoure cette expression.

On lui reconnaît volontiers une place de choix dans ce qui fait notre «belgitude», mais chacun y place pourtant un sens différent. C'est pour confronter ce paradoxe que le Laboratoire interdisciplinaire en études urbaines a organisé, en 2019, un atelier autour de la définition du mot *brol*. Cet échange a rassemblé des historiens et des linguistes, mais aussi des géographes, des architectes et des anthropologues. Le résultat de ce travail est accessible sur l'*Abécédaire de la seconde vie des objets*<sup>1</sup>. En voici une brève évocation.

**Le brol, ce sont ces objets auxquels on tient même s'ils ne valent rien.**

### QU'EST-CE QUE LE BROL ?

Le *brol* est un mot polysémique que l'on entend régulièrement dans les quartiers populaires de Bruxelles et d'au-delà. Notamment dans les Marolles, autour du célèbre marché du Jeu de Balle. Il sert à désigner aussi bien l'hétérogénéité des objets qui s'y vendent que le fouillis de leur installation. Car le brol, ce sont ces objets auxquels on tient même s'ils ne valent rien. Des objets investis d'une mémoire ou d'un projet et que l'on garde dans la perspective d'en faire quelque chose. C'est ce qui constitue la dimension «entre deux» du brol, qui se situe entre un attachement passé et un devenir possible. Il est donc difficile de définir une fois pour toutes sa fonction comme sa valeur qui est toujours personnelle, singulière et incertaine. Cette dimension de projet qui entoure le brol le situe résolument dans une temporalité du cycle des objets, quelque part après son usage premier, mais avant le stade du déchet.

C'est ce qui explique aussi l'omniprésence du mot sur le marché du Jeu de Balle. Cet espace joue en effet un rôle central dans toute une économie de la récupération organisée autour des vide-maisons. C'est-à-dire ces professionnels proposant leurs services pour vider caves et greniers après le décès d'une personne. Et pour les courageux présents dès 6h du matin, à l'ouverture du marché, les caisses sorties des camionnettes sont bien souvent proposées à la vente sans aucun filtre ou tri préalable. S'y exposent donc les objets de toute une vie : bibelots du quotidien, trésors, trouvailles, mais aussi objets plus intimes comme de la correspondance ou des photos de famille.

Nombreux sont ceux qui gravitent autour de ce marché. Pour y dénicher des pièces uniques, pour y récupérer des objets du quotidien bradés à 1 euro la pièce, mais aussi pour y bénéficier d'un espace de gratuité. Car les vendeurs n'hésitent pas à donner les invendus à l'approche de l'heure de fermeture du marché. Particulièrement s'il faut faire place à un nouvel arrivage le lendemain. Et un mélange hétéroclite de chineurs, de personnes en précarité, d'étudiants aménageant leur nouvelle coloc et d'amoureux de la récupération cohabite autour de ces invendus distribués gratuitement. Du moins pour le moment, car cette pratique est aujourd'hui mal perçue par les gestionnaires communaux du marché qui dispersent ces attroupements au cri de «la vente gratuite est interdite!».

### ORIGINE DU MOT « BROL »

Si le sens placé derrière le mot *brol* est donc multiple, il est intéressant de constater qu'il en va de même de son origine. «L'étymologie de brol renvoie à une origine germanique, brod, qui signifie brouiller, mélanger, rendre trouble<sup>2</sup>. Cette étymologie se retrouve dans une série de termes germaniques autant que latins, ce qui explique sa persistance en français et en néerlandais. Le mot «brouiller», dans ses différentes acceptions, évoque tout autant l'altération, le fait d'être abîmé, puis le mélange des cartes, des liquides ou des matériaux, le désordre des idées autant que des affaires. Il est à la source de l'italien imbroglia, le nœud. En dérivent des mots comme débrouillard, brouillon ou brouet, qui partagent avec «brol» les sèmes de l'hétérogénéité des composants, le mélange des matières ou des produits. Le terme brol dans sa variante «broel» est attesté depuis longtemps en Flandre occidentale (où il pourrait lui-même avoir été importé du mot «brouille» français)<sup>3</sup>» (*Abécédaire de la seconde vie des objets*, notice Brol).

Il est vraisemblable que ce «Broel» ait suivi le chemin de l'exode rural qui a contribué à alimenter les migrations depuis la Flandre vers Bruxelles au XIX<sup>e</sup> siècle. Devenu *brol*, on retrouve fréquemment le mot à Bruxelles et en Wallonie. Au point qu'il fait son entrée officielle dans le Petit Robert en 2008.



## TENSIONS AUTOUR DU BROL

Alors que le mot *brol* est aujourd'hui largement utilisé, son usage n'est pas toujours absent d'enjeux et de tensions. Notamment dans les quartiers populaires du centre de Bruxelles, comme les Marolles. Ces quartiers sont soumis à une forte pression immobilière et à des stratégies de marketing urbain et le brol y incarne à la fois un désordre à éradiquer, mais aussi l'«authenticité» qui fait l'attractivité de ces quartiers. C'est-à-dire que les touristes et nouveaux occupants du quartier, souvent plus nantis, choisissent les Marolles pour son côté authentique, mais que ce faisant ils contribuent à la gentrification de ces espaces qui, paradoxalement, ont alors tendance à s'uniformiser et à perdre leur authenticité. C'est particulièrement clair dans les quartiers d'accueil de populations précaires et migrantes situés à proximité directe d'espaces fortement gentrifiés, comme le Sablon. Cette dynamique est souvent volontairement accompagnée par les pouvoirs publics qui cherchent à attirer cette nouvelle population. Notamment via des stratégies de marketing urbain visant à encadrer la vente du brol sur le marché ; interdiction des pratiques de gratuité, tentative d'uniformiser les espaces de vente au sein de tonnelles blanches, ou encore organisation du Brol National, une édition du marché «spécial Belgique» organisée le 21 juillet.

Ces stratégies ont culminé en 2014 avec un énorme projet urbanistique visant à construire un parking souterrain à l'emplacement même du marché du Jeu de Balle. Ce n'est que grâce à une mobilisation importante des riverains que ce projet, qui aurait irrémédiablement transformé l'âme du marché, a pu être stoppé.

Si ce projet semble aujourd'hui abandonné, d'autres formes d'instrumentalisation du mot *brol* pointent déjà, notamment autour des enjeux d'économie circulaire. Il reste donc essentiel d'être vigilant au sens et aux nombreux enjeux qui entourent ce terme polysémique de *brol*. □

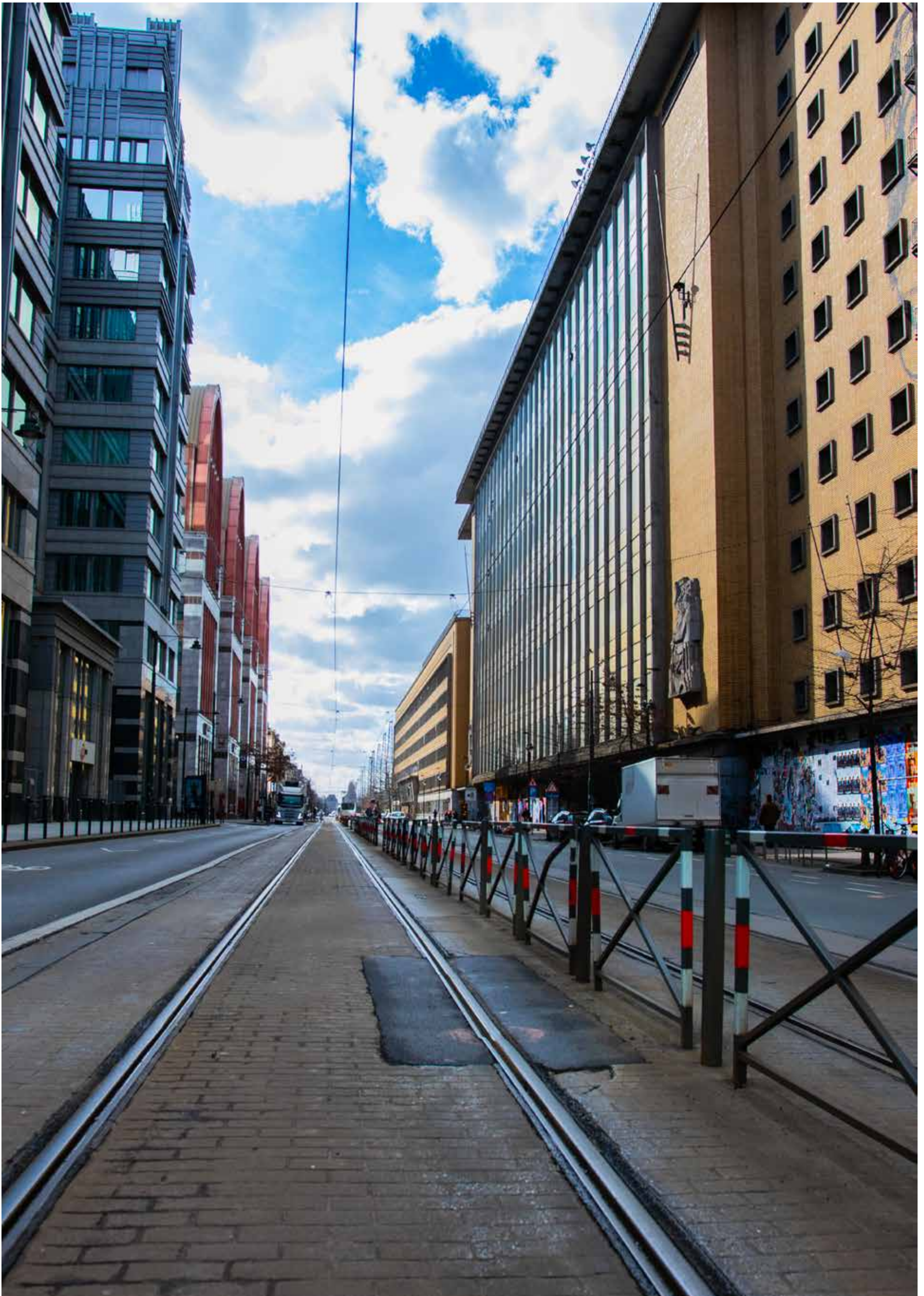
1. <https://dvo.hypotheses.org/3242>
2. *Trésor national de la langue française* informatisé, accessible sur le site du Centre national de ressources textuelles et linguistiques (<https://www.cnrtl.fr/definition/brouiller>). Voir aussi *Le Dictionnaire des belgicisms*, sous la dir. de Michel Francard, Bruxelles, De Boeck Duculot, 2010, p. 73.
3. Léonard-Lodewijk De Bo, «Broel», *Westvlaamsch idioticon*, 1873, p. 189 ainsi que la notice «brol» (<https://ivdnt.org/zoeken-in-woordenboeken?w=brol>).

## ENVIE D'EN SAVOIR PLUS ?

Pour aller plus loin dans la découverte de ces enjeux, rien ne remplace évidemment une visite dans les Marolles. Le marché du Jeu de Balle est ouvert quotidiennement de 6 à 14 heures. Les connaisseurs viennent le mardi et le jeudi découvrir les nouveaux arrivages de marchandises alors que le week-end accueille davantage de flâneurs et de touristes.

Du 7 au 10 avril 2022, venez aussi découvrir le festival «Histoires de brol» qui rassemble expositions, causeries, concerts et de nombreuses animations autour du brol du vieux marché. Ce festival est l'occasion de partager de façon festive les premiers résultats de la recherche ethnographique «Mémoires de seconde main» sur le marché aux puces de la place du Jeu de Balle. Pendant les quatre jours du festival, l'espace du collectif Chez Bosch, au 116 de la rue des Tanneurs, est ouvert pour découvrir animations pour petits et grands, expositions d'objets et d'images, ainsi que divers événements détaillés dans le programme suivant : <https://tinyurl.com/histoiresdebrol>

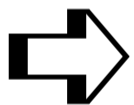
**Le brol incarne à la fois un désordre à éradiquer, et l'«authenticité» qui fait l'attractivité de ces quartiers.**



# LE PAD MIDI LE LEURRE D'UNE GARE « HABITANTE »

**Le quartier du Midi a connu nombre de plans d'aménagement sur les trente dernières années. Mais faut-il se réjouir de cet intérêt forcené ? Ces plans ont surtout martyrisé le quartier et traumatisé ses habitant-es. Schéma de développement, plans particuliers d'affectation du sol, master plan, schéma directeur, adoptés, abrogés ou à venir, s'y sont succédé sans que jamais la Région ne parvienne à finaliser un outil de régulation de la zone, notamment en raison d'éternels bras de fer entre elle et la SNCB. Aujourd'hui, le quartier fait l'objet d'un projet de plan d'aménagement directeur (PAD). Un bienfait pour qui ?**

CLAIRE SCOHIER, INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES



Avant l'arrivée du TGV à Bruxelles, le quartier de la gare du Midi était un quartier animé avec ses maisons bruxelloises fin XIX<sup>e</sup>, ses garages, ses ateliers, ses petits commerces et restaurants, un quartier d'accueil de divers flux migratoires (espagnols, portugais, grecs, marocains...). L'arrivée des lignes internationales grande vitesse en 1995 va venir chambouler la vie des usagers du quartier et ouvrir des appétits immobiliers démesurés pour celui-ci. SNCB, promoteurs, Région bruxelloise, communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht, tous voudront tirer profit d'une potentielle montée des valeurs foncières. Un jeu de Monopoly qui se soldera par la construction de 300 000 m<sup>2</sup> de bureaux en dix ans au prix de plusieurs centaines d'expulsions-expropriations en chaîne des ménages populaires. La volonté de construire un *central business district* autour de la gare entraînera la démolition de quatre îlots d'habitations le long de l'avenue Fonsny.

La spéculation va se poursuivre. En 2007, le groupe Atenor (promoteur de la fameuse tour *UpSite* face à Tour et taxis) achète un terrain de 7 500 m<sup>2</sup> situé juste derrière la Tour du Midi pour y réaliser 100 000 m<sup>2</sup> de bureaux se déclinant sur trois tours atteignant respectivement 148, 109 et 68 mètres de haut, c'est *Victor*. La SNCB a aussi ses appétits et fait appel à Jean Nouvel pour repenser son siège, un bâtiment iconique en «V» au-dessus des voies ferrées et s'étirant sur 550 mètres le long de l'avenue Fonsny. Le tout représente 250 000 m<sup>2</sup> de bureaux ! Elle fait également part de ses intentions d'élargir la Jonction Nord-Midi qui serait saturée. Les habitant-es retiennent leur respiration.

Mais, en 2018, aucun de ces projets n'est réalisé : le dédoublement de la Jonction est finalement abandonné ainsi que le «V» de Jean Nouvel et Atenor attend toujours son permis. La Région semble regretter certains choix posés dans les années 90 et annonce un Plan d'aménagement directeur (PAD) qui dit vouloir faire de la gare du Midi une «gare habitante» mais au prix d'une surenchère par le haut. Si le projet de PAD dénonce le caractère mono-fonctionnel du quartier (75 % de surfaces dédiées à la fonction de bureaux pour seulement 12 % de logements), il propose de reconstruire 200 000 m<sup>2</sup> de logements pour remonter la part de cette fonction au sein du quartier à 35 %. Une production si massive de logements va-t-elle rendre le quartier plus habitable ?

## L'HISTOIRE D'UN DEAL IMMOBILIER

En apparence, la SNCB semble revenir à des ambitions plus raisonnables. En 2018, elle annonce vouloir regrouper ses bureaux de la gare du Midi au sein de l'ancien centre de tri postal. En effet, elle a racheté ces bâtiments à la Poste en 1998, or depuis, ils sont pour ainsi dire vides. La nouvelle est accueillie avec soulagement par les riverains : la rénovation d'un bâtiment patrimonial de taille raisonnable est nettement plus rassurante que les projets jusque-là dans les cartons de l'opérateur ferroviaire. Mais l'assagissement de façade de la SNCB cache une opération immobilière massive.

En regroupant ses activités, la SNCB souhaite en fait libérer du foncier en cédant 150 000 m<sup>2</sup> à des promoteurs privés qui en échange s'engagent à construire le siège SNCB. Le produit de la vente des sites concernés (Zennewater-Delta, France-Bara,

Atrium), estimé à plus de 350 millions d'euros, doit compenser, au moins partiellement, l'investissement que représente le développement du siège qui consiste, en réalité, à bien plus que la rénovation de l'ancien centre de Tri. La SNCB dit avoir besoin de 75 000 m<sup>2</sup> alors que le centre de tri n'en fait que 50 000. Pour combler la différence, la SNCB propose de surélever le bâtiment d'une barre de 30 mètres de haut et de 236 mètres de long.

L'opération génère donc une perte très conséquente de foncier semi-public pour remplacer les bureaux actuels de la SNCB par divers projets encore indéfinis que les promoteurs concernés ne manqueront pas de rendre le plus rentables possible.

Le 21 février 2020, la SNCB annonce la désignation des heureux élus : le consortium BESIX (30 %) – BPC/BPI (30 %) – Immobel (40 %). La vente des terrains se réalisera au moment de la délivrance du permis pour le siège SNCB. En mars 2021, une demande de permis déposée par le consortium est mise à l'enquête publique. Au grand étonnement des habitant-es du quartier Midi, il ne s'agit pas du siège SNCB, mais d'un projet d'hôtel de 231 chambres destiné à occuper 8 400 m<sup>2</sup> du bâtiment du Tri Postal. Pourquoi la SNCB qui argue de ne pas avoir de l'espace à suffisance dans le Tri Postal, en cède près de 10 000 m<sup>2</sup> au privé pour faire un hôtel ? Autre incohérence : comment se fait-il que cette demande de permis ne soit pas mise à l'enquête publique concomitamment à celle du siège SNCB alors qu'elle concerne les mêmes acteurs et les mêmes bâtiments ? Il est évident que ce saucissonnage nuit à une vision d'ensemble du projet au sein d'un même ensemble historique. Ce «coup parti» restreint forcément la possibilité d'envisager une alternative permettant de réduire la rehausse du futur siège SNCB, laquelle risque d'impacter fortement la vue des riverains par sa large barre, d'ailleurs rebaptisée «muraille» par les habitant-es du quartier. Pour y faire face, un collectif d'habitant-es est né en 2020 : *Midi Moins Une* <sup>1</sup> ! ➔

**L'assagissement de façade de la SNCB cache une opération immobilière massive.**

Outre cet aspect des choses, comment se fait-il que tant les permis pour l'hôtel que celui du siège SNCB soient traités alors que le projet de PAD Midi censé cadrer les différents projets autour de la gare est toujours en discussion? Si le permis du siège SNCB est délivré, il scelle le sort d'au moins quatre îlots pour lesquels le projet de PAD doit fournir les options de développement. Ces divers éléments expliquent que la commune de Saint-Gilles, concernée au premier chef par ces projets, ait rendu un avis défavorable sur le projet de siège SNCB. Elle considère notamment que le permis s'inscrivait dans une stratégie de redéploiement immobilier de la SNCB à l'échelle du quartier et que le PAD Midi avait pour rôle de l'encadrer.

### FAIRE PRENDRE L'AIR AU PAD

C'est en septembre 2021 que les habitant·es découvriront les fameuses options de cadrage proposées par le PAD, c'est-à-dire la manière dont la Région envisage la fameuse opération de rééquilibrage par le haut entre les superficies de bureaux et de logements. À plusieurs endroits, le PAD autorise des hauteurs allant de 100 à 150 mètres de haut (hauteur de la tour du Midi) et propose des densités écrasantes alors que les quartiers adjacents (Cureghem et le bas de Saint-Gilles) sont déjà parmi les plus denses de la Région. Les îlots «Tintin» (projet Victor précité) et «Tri Postal Fonsny» (siège SNCB) pourraient atteindre des densités supérieures à celles de la Tour du Midi.

La volonté de rééquilibrage entre fonctions de bureaux et de logement repose aussi sur une vaste opération de démolition-reconstruction, soit la démolition de près de 300 000 m<sup>2</sup> de bureaux dont certains ont été construits il n'y a même pas vingt ans, comme les bureaux du SPF Emploi appelé Bloc 2 et construit en 2004. La justification serait la nécessité de remplacer ces bureaux par des logements. Le PAD planifie ainsi l'obsolescence du bâti bruxellois sans qu'aucun scénario de rénovation et de reconversion ne soit étudié. En effet, le Rapport d'incidences environnementales du PAD Midi fait l'impasse sur les importants coûts environnementaux des opérations de démolition et construction envisagées pour annoncer une empreinte carbone positive du PAD en se concentrant sur la consommation d'énergie des futurs bâtiments à construire. Rien n'est dit sur la facture environnementale liée à la création de tonnes de déchets suite à la démolition, à l'extraction de matériaux pour construire, et au charroi de camions pour transporter le tout<sup>2</sup>.

Lors des soirées d'information, pour rassurer les habitant·es en colère et inquiets «de vivre dans un quartier ressemblant à un aéroport»<sup>3</sup>, les pouvoirs publics leur signalent que les hauteurs et densités prévues sont des normes maximales qui ne seront pas nécessairement atteintes par les projets. Ils annoncent également que la tour Victor de 150 mètres de haut ne se fera pas et que des négociations sont en cours avec Atenor pour raboter fortement le projet.

Lors des mêmes soirées, les habitant·es signalent que les données prises en compte dans les études (notamment les aspects démographiques et la problématique de mobilité) sont dépassées et obsolètes. La Région ne les contredit pas. Son représentant affirmera qu'il s'agissait de «faire prendre l'air» au PAD et que celui-ci sera revu sous plusieurs aspects et qu'une nouvelle enquête publique aura lieu. Pourquoi mettre à l'enquête un projet non finalisé dont on sait déjà que certains éléments ne sont plus d'actualité? La SNCB et le consortium privé

auraient-ils fait pression pour faire accélérer les choses? Interpellé à ce sujet, le ministre président Rudi Vervoort répondra ceci: «Nous avons tenu à soumettre le plan à enquête publique pour ouvrir le débat après plus de cinq ans de travail en chambre. Nous savions qu'il nécessiterait d'être revu sur certains aspects.»<sup>4</sup>

Il est certain en tout cas que la communication passe mal surtout après tant d'années de tergiversations. La sortie presse sur la mise à l'enquête publique du PAD Midi se fera dans un grand fourre-tout où s'emmêlent bizarrement les projets liés aux contrats de quartier et de rénovation urbaine également en cours, sans doute pour humaniser le visage austère et écrasant du PAD.

### GARE « HABITANTE » OU « SPÉCULATIVE » ?

On l'a vu, un axe majeur du PAD Midi est la production de 2 000 nouveaux logements. Est-ce pour créer une «gare habitante» ou assurer la rentabilité d'opérations immobilières? La première option supposerait d'éviter des densités excessives et de prévoir une typologie de logements visant à s'assurer de l'accessibilité financière de ceux-ci. Or le volet stratégique du PAD se contente de reprendre les objectifs de la déclaration de politique régionale (DPR) et son objectif de 15 % de logements à finalité sociale sans autre garantie.

## Le PAD Midi est une opération clé sur porte pour valoriser au mieux le foncier de gros acteurs immobiliers.

En l'état, les deux territoires adjacents Cureghem et Saint-Gilles comptabilisent un très faible pourcentage de logements sociaux: 4%. Les seuls logements publics prévus dans le projet de PAD sont ceux réalisés par Citydev: 26 000 m<sup>2</sup> soit 13 % de l'ensemble de logements planifiés. On est donc déjà en deçà des objectifs de la DPR. Or ces opérations Citydev semblent aléatoires: l'une concerne l'îlot Tintin (Victor) – où le promoteur Atenor tente depuis des années de ne construire que du bureau et refuse de construire du logement –, l'autre sur l'îlot Jamar – où les logements sont destinés à prendre place sur la trémie du tram 81, projet très hypothétique à la lecture du rapport d'incidences environnementales: «L'implantation de surfaces de logement sur le nouvel îlot Jamar ne semble pas utile au regard des contraintes de bruit, de vibration et de l'impossibilité d'y implanter un parking privé souterrain.»<sup>5</sup>

Quant au volet réglementaire, il ne garantit aucune la réalisation de logements sociaux, malgré leur déficit avéré dans le périmètre. Les habitant·es du périmètre ont une moyenne de revenus faibles, nettement en-dessous de la moyenne régionale. 80 % des habitant·es sont des locataires et donc dépendants de l'offre sur le marché privé. Selon une étude de l'IBSA de juin 2021<sup>6</sup>, le prix médian des appartements à Saint-Gilles est passé de 60 000 euros en 1995 à 225 000 euros en 2020. Tandis que le prix médian des appartements était multiplié par 2,2 à l'échelle de la Région, à Saint-Gilles il l'était par 4 alors qu'entre 2006 et 2016 le revenu médian des habitant·es de Saint-Gilles n'a crû que de

4%. Saint-Gilles était la deuxième commune la moins chère après Saint-Josse en 1995, elle est aujourd'hui la huitième commune la plus chère pour le prix médian des appartements.

Sachant que la plupart des terrains destinés à la production des futurs logements appartiennent – ou appartiendront (suite au deal immobilier avec la SNCB) – à des propriétaires privés, les logements produits seront au prix du marché privé et donc, sans doute bien au-dessus des bourses des habitant·es actuels du quartier. Le rapport d'incidences du projet pointe comme menace le risque d'un développement de logements en inadéquation avec le profil socio-économique des quartiers<sup>7</sup> et demande de renforcer l'offre en logements sociaux. Si les loyers n'ont pas encore explosé, la dynamique immobilière en cours et le manque de maîtrise foncière dans le périmètre peuvent faire craindre une augmentation nette des loyers. Les quartiers adjacents à la gare étant très denses, il y a peu de possibilités de construire du logement supplémentaire en-dehors des opérations prévues par le programme de PAD qui devient l'une des rares occasions pour y produire du logement accessible. C'est pourquoi dans son avis – défavorable – sur le PAD Midi, la commune de Saint-Gilles demande la garantie de la création de 15 % de logements sociaux. La commune d'Anderlecht va plus loin et demande que les projets immobiliers qui verront le jour dans le périmètre puissent comporter pour moitié des logements publics dont 50 % de logements à caractère social gérés par les SISF et les communes.

À défaut d'atteindre ces exigences, les bureaux seront démolis non pour réaliser une gare «habitante» mais pour être remplacés par des logements qui ne répondent qu'à un seul besoin: satisfaire l'appétit des promoteurs! S'il n'est pas profondément remanié, le PAD Midi est une opération clé sur porte pour valoriser au mieux le foncier de gros acteurs immobiliers privés ou semi-publics en leur autorisant à faire s'envoler les hauteurs de construction et à ne produire que du logement privé inaccessible. Les quelques aspects positifs que l'on pourrait noter dans le projet en lien avec les espaces publics malmenés depuis de nombreuses années seront pratiquement annihilés par les effets négatifs liés à la densité et à l'augmentation importante des déplacements routiers qu'ils ne manqueront pas d'engendrer. Des aspects positifs qui, d'ailleurs, n'ont aucunement besoin d'un nouveau plan d'aménagement directeur pour voir le jour... □

1. Lire le communiqué de presse du Collectif Midi Moins Une! du 11 janvier 2022 et visionner la vidéo SNCB, ou l'art de vendre une muraille sur [www.midimoinsune.be](http://www.midimoinsune.be).

2. Lire l'article du *Bruxelles en mouvements* n°314, «Arrêter de casser la ville!»

3. Remarque d'un habitant lors de la soirée d'information du 20 septembre 2021.

4. Interpellation de F. De Smedt à propos du PAD Midi en Commission de développement territorial du 6 décembre 2021, p. 15.

5. Résumé non technique du Rapport d'incidences environnementales, p. 80.

6. «Prix des appartements en Région bruxelloise, la fracture Est-Ouest se creuse», *Focus* n°44, juin 2021.

7. Volet logement p. 16.

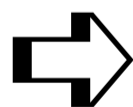
# DÉMOLITION-RECONSTRUCTION AU CENTRE-VILLE

# LE PROJET

# BROUCK'R

**Depuis plusieurs années le centre-ville de Bruxelles se métamorphose. La mise en place du plus grand piétonnier d'Europe a été un formidable coup d'accélérateur de ce phénomène. Cette transformation radicale s'accompagne d'un large éventail de nouveaux projets qui convergent tous vers un même but : attirer plus de touristes et des commerces davantage adaptés à ce public nanti. Une volonté en contradiction flagrante avec les intérêts des habitant-es des quartiers populaires. Exemple avec le projet Brouck'R.**

MOHAMED BENZAOUIA, INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES



Le projet Brouck'R des promoteurs Immobil et BPI consiste en la démolition-reconstruction de la quasi-totalité d'un îlot compris entre la place De Brouckère et les rues des Augustins, des Hirondelles et de Laeken<sup>1</sup>. L'ampleur de ce projet, ainsi que la présence d'Immobel (récurrente à Bruxelles) via la société Debrouckère Development interpellent. Récemment, le promoteur a finalisé le projet *Chambon*, à quelques rues de là, qui s'étend également sur tout un îlot. Il s'est aussi porté acquéreur de l'immeuble qui accueille actuellement l'administration bruxelloise, achat envisagé par l'entreprise comme «un pion de plus sur l'échiquier du centre-ville... un geste stratégique pour le Groupe». Une autre opération du même groupe est en cours à la Cité administrative. La multiplication de ces projets pose les questions suivantes : qui fait la ville ? Pour qui et pour quoi ?

## LA PROGRAMMATION DU PROJET

Bien que n'étant pas de la responsabilité de Debrouckère Development, le porteur du projet actuel, il est important de mentionner l'état de délabrement avancé de certains des bâtiments concernés par le projet. En effet, l'ancien propriétaire (Allianz) a plus que vraisemblablement accéléré leur dégradation : une partie du bâti est vide depuis plusieurs années, non chauffé, et certaines fenêtres en intérieur d'îlot sont restées ouvertes. Le permis de démolition accordé à Allianz, notamment sur base de cet état de délabrement, permet à Debrouckère Development de justifier aujourd'hui son programme de démolition / reconstruction. Il aura sans doute également (mais nous n'en saurons pas plus) influencé le prix de vente.

Sur cette «page blanche», c'est le projet Brouck'R qui a été imaginé. Il consiste à passer d'un îlot presque exclusivement dédié au bureau (plus de 41 000 m<sup>2</sup> et 2 000 m<sup>2</sup> de commerces) à un projet mixte (183 logements, 145 logements étudiants, 8 880 m<sup>2</sup> de bureaux, 145 chambres d'hôtel, 3 148 m<sup>2</sup> de commerces et 170 emplacements de parking).

Le programme lui-même témoigne du fait que les habitant-es du Pentagone ne sont absolument pas consultés dans l'élaboration des projets de ce type. Alors que des centaines d'entre eux quittent le centre-ville à cause des nuisances liées à la «touristification» croissante, le programme prévoit... un hôtel ! Dans ce quartier qui dispose pourtant déjà d'une offre pléthorique en la matière, la question de la pertinence et du besoin en établissements hôteliers supplémentaires doit être soulevée. À moins que la Ville n'ait décidé d'éliminer définitivement les Airbnb du centre-ville ? Auquel cas, effectivement, il faudrait des hôtels, mais plutôt du type «auberges de jeunesse». Ces questions ne semblent pas avoir fait l'objet d'une étude objectivant les besoins actuels et futurs.

Quant aux logements prévus, ils seront vraisemblablement luxueux et chers. Rappelons, si cela est encore nécessaire, que plus de 50 000 ménages sont en attente d'un logement social et que 41 % des enfants bruxellois vivent dans un habitat insalubre<sup>2</sup>.

En misant sur des aménagements conçus dans le but d'attirer des touristes, le projet contribuera à renforcer la pression sur les quartiers centraux, où le coût du logement et des produits de première nécessité est de plus en plus élevé.

Du point de vue de la mobilité, il est évident que la place De Brouckère, située en plein centre-ville, jouit d'une accessibilité exceptionnelle en transport public. Tout nouveau projet devrait donc inciter à une réduction de l'usage de la voiture en construisant un nombre de places de parking limité, d'autant que les environs comptent une offre abondante de places de stationnement. Le projet Brouck'R n'en prend cependant pas acte et prévoit la construction d'un nombre important de nouveaux emplacements. ➔

**La multiplication de ces projets pose les questions suivantes : qui fait la ville ? Pour qui et pour quoi ?**

En misant sur des aménagements conçus dans le but d'attirer des touristes, le projet contribuera à renforcer la pression sur les quartiers centraux.

L'augmentation du trafic automobile qu'induirait le projet aura également un impact sur la rue de Laeken qui, depuis l'instauration du piétonnier, est déjà soumise à une croissance constante du flot de voitures. Les nuisances associées à la congestion routière dans cette rue et les difficultés du déplacement piétonnier dues aux trottoirs étroits ont contribué à la faillite de plusieurs commerces. Tout en augmentant la pression routière, le projet *Brouck'R* prévoit pourtant d'y installer de nouveaux commerces.

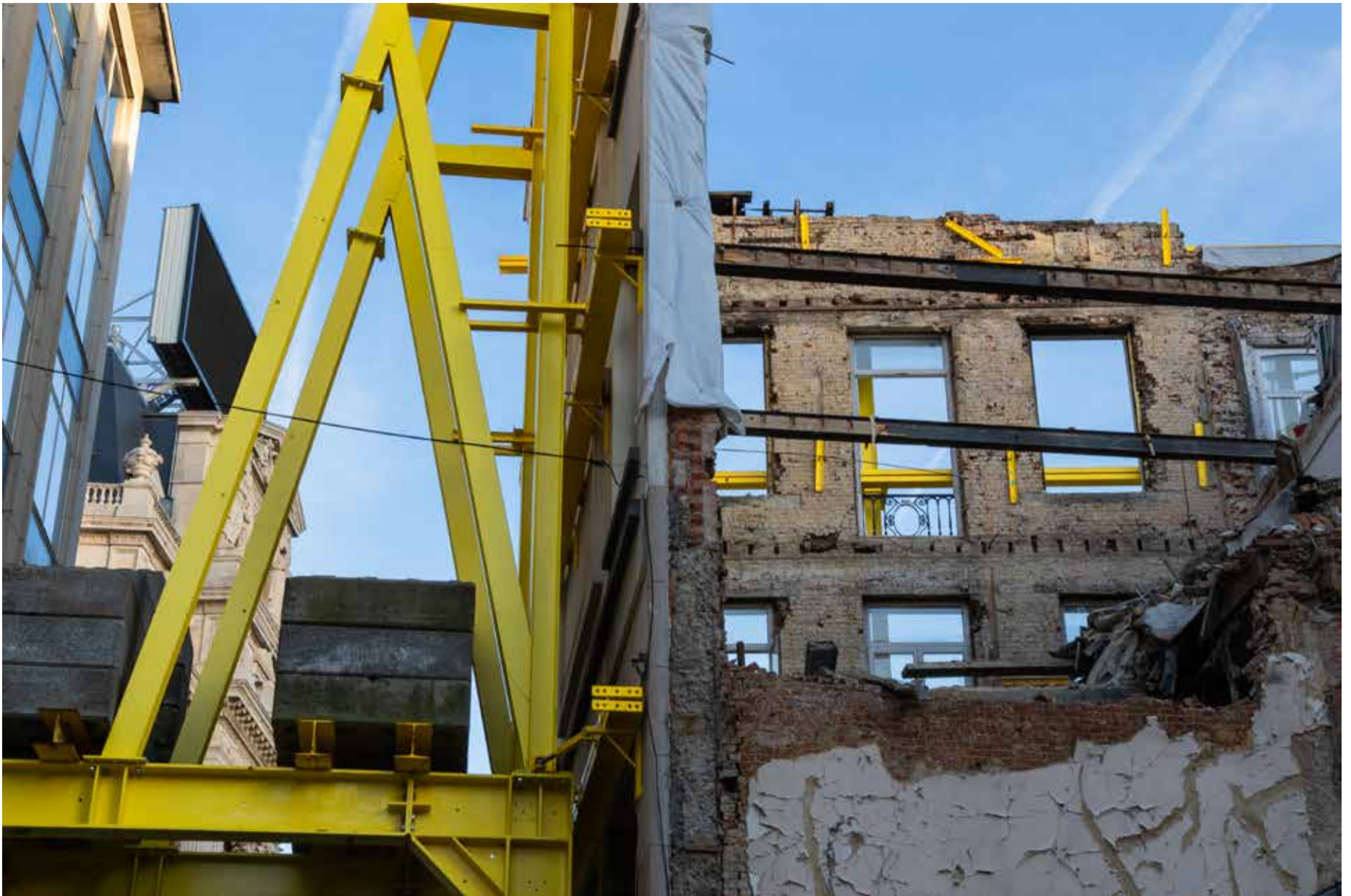
#### **LE PATRIMOINE ET LES GABARITS**

De manière générale, les gabarits projetés apparaissent peu en adéquation avec la morphologie des rues entourant l'îlot. Ceci se ressent spécialement dans les rues des Augustins, de Laeken

et des Hirondelles, relativement étroites et sans grand dégagement. Les gabarits projetés (R+6/R+7) sont disproportionnés par rapport au tissu bâti environnant. Leur impact sur les espaces publics et l'ensoleillement de ces rues s'en trouve accentué. Immobil-BPI justifie ces hauteurs par la possibilité de dégager des espaces au sol pour les habitant-es. Une justification qui peine à convaincre puisqu'il s'agit ici d'ombrager des espaces publics et des immeubles existants avec comme seul réel avantage de créer une plus-value pour le demandeur.

D'un point de vue patrimonial, la Commission royale des monuments et sites (CRMS) a rendu un avis fermement défavorable au projet, s'opposant catégoriquement à la rehausse projetée du côté de la place De





Brouckère. Elle déplore aussi l'impact négatif sur le paysage urbain et ses perspectives. En effet, rien ne laisse penser que la proposition d'ajout d'un étage soit réellement respectueuse de l'aspect patrimonial des façades.

### L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU PROJET

Le projet de démolition pure et simple des bâtiments d'Allianz rues des Augustins, de Laeken et des hirondelles aura de multiples impacts environnementaux présents et futurs. En tout, ce sont plus de 43 000 m<sup>2</sup> de superficie plancher qui seront détruits. Le projet va à l'encontre de l'utilisation parcimonieuse des ressources et générera d'importantes émissions de CO<sub>2</sub> pour la production des matériaux neufs ainsi que le charroi nécessaire à l'acheminement tant des nouveaux matériaux que des déchets pour lesquels aucune valorisation n'a été prévue. Alors que la situation climatique est au centre des débats de société, et que nombre de discours politiques s'y réfèrent, ne s'agit-il pas d'un non-sens environnemental ?

En tout, ce sont plus de 43 000 m<sup>2</sup> de superficie plancher qui seront détruits.

### DESTINATION INVESTISSEURS

Intéressons-nous maintenant au public auquel ce projet s'adresse.

Ce développement immobilier prévoit d'une part du logement, d'autre part des commerces et un hôtel. Dans le premier cas, il s'agira d'unités luxueuses, et d'autres prévues pour les étudiants. Ces deux « fonctions » sont en réalité des produits. Les logements de luxe n'ont pas pour but premier d'être achetés par des familles nanties qui y éliraient domicile. Ils sont des investissements qui visent à produire le plus de rendements possible afin de faire fructifier un capital friand de se réfugier dans la brique en ces temps de moindre confiance sur les marchés financiers. Ce mécanisme nourrit une bulle spéculative dans l'immobilier. Largement étudié, tant par des économistes que des géographes, ce phénomène va à l'encontre du droit au logement. L'OCDE elle-même a récemment appelé à mettre le holà sur les opérations spéculatives qui participent à l'augmentation des prix du foncier et dégradent les conditions de vie des habitant·es.

En ce qui concerne l'établissement hôtelier, il n'est pas plus destiné aux habitant·es que les logements mais bien aux touristes venus profiter du cœur de la capitale européenne.

Rappelons-le, Immobilier est un développeur : il crée, puis vend, sans tenir compte des conséquences à moyen et long terme sur la ville et ses quartiers. Peu importe donc si le projet fonctionne réellement et s'intègre dans son environnement.

Le projet *Brouck'R* fait fi des urgences environnementales et sociales. Il ne respecte pas non plus le patrimoine. Selon IEB, les élus devraient fermement s'opposer à ces opérations destructrices qui ne répondent pas aux besoins des Bruxellois. Dans ce cas comme dans de nombreux autres, ils ne l'ont pas fait : la commission de concertation a en effet rendu un avis favorable sous conditions (cosmétiques) et, dans la foulée, la Région a délivré le permis. Aussitôt, les travaux de démolition ont commencé. Cerise sur le gâteau, la majorité PS-Ecolo-Défi actuelle a choisi d'affecter les charges d'urbanisme au réaménagement des rues avoisinantes – aidant ainsi le promoteur privé à valoriser son projet –, plutôt que de créer du logement public abordable au sein du projet.

Confiante dans la lecture qu'elle propose du projet, et soucieuse du cadre de vie des habitant·es du Pentagone, Inter-Environnement Bruxelles s'est associée à l'ARAU et à un habitant pour introduire un recours contre le permis délivré. □

1. Le cinéma UGC est épargné par l'opération immobilière.

2. Réponse à une question en commission logement, Parlement bruxellois, octobre 2019.

# Le métro 3, une histoire de nombres...

⇨ **20.** En minutes. C'est le temps que devrait mettre le futur métro 3 pour relier la station Bordet à Evere à la station Albert à Forest. Présent dans toutes les communications de la STIB et Beliris sur le projet, ce chiffre démontre que le principal argument de vente du métro réside dans sa vitesse commerciale, avec laquelle aucun autre mode de transport ne saurait rivaliser (à l'exception du train, alternative trop peu étudiée). Ce qui n'est jamais précisé en revanche, c'est la part des usagers en transport en commun qui effectueront un tel trajet à l'ouverture de la ligne, pas plus que la part des automobilistes qui parcourent quotidiennement ce trajet et qui pourraient délaissé leur voiture pour emprunter le métro. L'argument de la vitesse commerciale semble se suffire à lui-même.

Cette vitesse ne sera, en réalité, avantageuse que pour les longs trajets. La suppression du tram 55, qui compte sept arrêts de plus que le futur métro, et la profondeur des futures stations (entre 25 et 30 mètres, soit au minimum 4 mètres de plus que la station Botanique) engendreront des temps de marche plus élevés jusqu'au transport public auquel il faudra ajouter un temps de descente de 2 à 3 minutes, voire 3 à 4 minutes pour les personnes à mobilité réduite, pour rejoindre les quais. En conséquence, vitesse commerciale imbattable ou non, les temps de parcours au sein des communes de Schaerbeek et d'Evere se verront rallongés par rapport à la situation actuelle. Une réalité sur laquelle les porteurs de projet se gardent bien de communiquer, d'autant que ces « petits trajets » constituent la majorité de ceux effectués sur le tronçon Bordet-Liedts.

**2,3.** En milliards d'euros, c'est le montant actualisé du coût du projet. Approuvé en 2009 pour un montant de 900 millions d'euros, ce budget n'a cessé d'être revu à la hausse au fil des années. Et ce n'est pas fini, car tous les exemples nationaux et étrangers montrent que la construction de telles infrastructures engendre des surcoûts lorsque les chantiers sont lancés. Surcoûts qui seront à la charge de la Région. Entre-temps, la pandémie de Covid-19 a laissé les budgets régionaux dans le rouge tandis que les modalités de financement du projet à partir de 2024 ne sont, à ce stade, pas connues. Une piste, avancée par le ministre du Budget Sven Gatz, serait de réquisitionner l'ensemble de l'enveloppe Beliris, soit 125 millions d'euros par an, pour l'investir dans le projet de métro 3. Une enveloppe qui sert pourtant à financer d'autres projets bruxellois essentiels (dont la rénovation de logements sociaux, parcs et espaces publics).

Mais cette solution, du propre aveu du ministre, s'avérera dans tous les cas insuffisante, le financement du métro laissant donc craindre des coupes budgétaires dans les futurs investissements liés à la mobilité, voire dans certaines politiques environnementales et sociales.

Les possibilités d'investissements d'une telle somme, vertigineuse, sont pourtant multiples: à titre d'exemple, avec 2,3 milliards d'euros, on pourrait créer 200 kilomètres de ligne de tram sur tout le territoire régional, rénover l'équivalent de 3 fois le parc de logement social bruxellois ou multiplier par 30 le réseau cyclable bruxellois...

**1.** En mois. C'est la durée de l'enquête publique sur le tronçon Liedts-Bordet, les sept nouvelles stations et le dépôt à Haren. Soit plus de 7 000 pages de documents à consulter, une mission impossible autant pour les habitant-es que pour les conseils d'avis ou les associations. Bien que la durée soit légale, elle nuit à la participation effective du public. Ce déficit de participation est une constante depuis le début de ce dossier. Il aurait pu être atténué si l'étude d'incidences environnementales avait été rendue disponible en amont. Au mois d'août dernier, la STIB et Beliris fêtaient la clôture de cette étude en communiquant très largement dans la presse sur ses conclusions (le métro est nécessaire) mais... sans en révéler le moindre contenu. En guise de participation, les habitant-es des communes concernées n'auront eu droit qu'à une exposition itinérante tenue deux semaines avant le début de l'enquête publique...

**- 0,6.** en pour cent. C'est le chiffre estimé de la diminution des kilomètres parcourus en voiture sur le tronçon Liedts-Bordet à la mise en service de la ligne de métro 3, soit au plus tôt en 2032. Un chiffre mis en évidence lors de l'étude sur la modification du PRAS, base légale du projet sur laquelle un recours au Conseil d'État introduit par IEB, l'ARAU et deux habitant-es est toujours pendante. Une diminution ridicule de la circulation automobile permettant non seulement de démentir la justification du métro 3 comme instrument du report modal mais démontrant également l'incapacité à compenser dans un avenir proche les émissions de gaz à effet de serre générées par

la bétonisation de 4,5 kilomètres de tunnel et la création de sept stations démesurées. Le métro 3 étant donc tout sauf écologique, il n'est pas étonnant que ce chiffre soit totalement absent de l'étude d'incidences qui vient d'être mise à l'enquête publique, le chargé d'étude justifiant cette absence comme suit: « *L'évaluation du transfert modal vers le métro n'est pas réalisée, étant donné que le métro, comme toute infrastructure de transport, ne constitue pas à lui seul un levier d'action engendrant un transfert modal.* »<sup>1</sup>

**+ 40.** En pour cent. C'est l'augmentation de capacité que pourrait permettre une mise en site propre de la ligne de tram 55 exploitée avec des trams 4000 (contre des T3000 actuellement). Une alternative qui permettrait de répondre au constat fait par la STIB de la saturation actuelle de la ligne. Une alternative infiniment moins coûteuse, plus écologique, plus rapide à mettre en œuvre, n'hypothéquant pas les futures capacités d'investissement de la Région. Mais une alternative écartée sous prétexte que l'objectif premier recherché par la STIB est en réalité d'augmenter la vitesse commerciale de ses lignes de transport, ce qu'un tracé sinueux en milieu urbain ne permet que modérément. Le métro 3, lui, vous permettra par contre de relier Bordet à Albert, en seulement vingt minutes! □

## Inter-Environnement Bruxelles

1. Arrêté du 25 avril 2019 relatif aux enquêtes publiques.
2. Étude d'incidences Métro Nord – Lot 2: Ligne Liedts – Bordet, Livre VI – Bilan carbone, p. 19.

**Bruxelles en mouvements** est un bimestriel édité par IEB, fédération des comités de quartier et groupes d'habitant-es. 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

**Éditrice responsable:** Isabelle Marchal  
Rue du Chimiste 34-36 – 1070 Bruxelles

**Impression:** Dessain – Mechelen

**Graphisme:** Andreas Stathopoulos,  
Élise Debouy

**Secrétaire de rédaction:**  
Thyl Van Gyzegem

**Coordination:** Thyl Van Gyzegem

**Collaborateurs-trices:** Mohamed Benzaouia, Damien Delaunois, Gérald Hanotiaux, Cataline Sénéchal, Claire Scohier, Olivier Fourneau, Martin Rosenfeld, David Weil-Rabaud

**Photos:** Milena Strange



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

Organisme d'éducation permanente soutenu par la Fédération Wallonie-Bruxelles

