BRUXELLES EN MOUVEMENTS

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

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

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

N°334 – JANVIER/FÉVRIER 2025

50 ans et toutes ses dents

INTRODCUTION

JUBILÉ !

2024 était l'année de notre cinquantième anniversaire, un jubilé qui n'a rien d'anecdotique à l'échelle d'une association. En marge des célébrations, ce fut l'occasion pour nous de revenir en long et en large sur les événements ayant marqué l'histoire des luttes urbaines bruxelloises.

Inter-Environnement Bruxelles

Chaque semaine, notre courrier hebdomadaire a mis en valeur différents combats menés par les comités de quartier et par IEB, de 1974 à nos jours. Mis bout à bout, ces textes tracent le portrait d'une association défendant un projet de ville. Et, derrière les dissemblances et les métamorphoses de l'histoire, quelques constantes apparaissent à gros traits. Inter-Environnent Bruxelles a toujours été un groupement de collectifs luttant pour une cité construite pour ses habitants. Et cette exigence a toujours été conçue comme une lutte afin d'arracher le droit de déterminer collectivement l'avenir de notre ville. En 1979, l'éditorial du numéro spécial de *La Ville et l'Habitant* disait déjà : « *Puisque la voie de la négociation semble bien être sans issue concrète* [...] *Il faudra retourner à des formes de luttes publiques, plus directes et plus contestataires, pour se faire quand même entendre des pouvoirs publics* [...] *Non par plaisir, mais parce que c'est indispensable si le but est de faire passer d'autres objectifs, d'autres valeurs de vie collective que l'accumulation du pouvoir et de l'argent aux mains de quelques-uns* ».

Les textes qui composent ce journal relatent des luttes passées, en ce compris leurs modalités pratiques, tout en rendant aussi compte de ce qui continue d'influer aujourd'hui. Qu'il s'agisse du renforcement de la démocratie urbaine, de la résistance à la marchandisation de la ville, de la protection du patrimoine ou de la sobriété énergétique, c'est tout un pan d'une histoire parallèle de la Région bruxelloise qui est raconté ici, et dont les prolongements peuvent être retrouvés en intégralité sur le site d'IEB.

On commence en 1979, alors qu'une délégation d'IEB se rend à une marche organisée à Doel dans le cadre de la journée contre le nucléaire. Le premier article de ce dossier relate la position avant-gardiste de la fédération en matière de consommation de l'énergie : il s'agit de tendre vers une sobriété énergétique. À l'époque déjà, IEB luttait pour une rénovation des logements qui prenne en compte la situation financière des locataires, un enjeu qui garde toute sa pertinence aujourd'hui.

Le trajet se poursuit en 1983, date à laquelle les abattoirs communaux d'Anderlecht doivent fermer, faute d'investissements, tandis que l'ARAU obtient le classement des halles du marché aux bestiaux. À partir de ce point de départ, l'article revient sur quarante ans d'histoire au cœur de Curreghem et offre une réflexion sur le devenir d'une production industrielle urbaine et les transformations économiques et sociales qui se sont produites à l'échelle d'une agglomération.

> Ce journal raconte les luttes collectives, les défaites et les victoires et dessine les transformations de notre ville.

Ces pérégrinations se poursuivent dans les années 1990, décennie marquée par la création d'une nouvelle Région au sein du système fédéral belge. Le centre urbain peut dorénavant se gouverner de manière autonome ; il fait toutefois face à un espace en crise et profondément marqué par la bruxellisation, qui a détruit les habitats tout en faisant fuir les classes aisées. Dans ce contexte, de nouvelles politiques urbaines sont implémentées pour réaffecter des quartiers populaires en espace de bureaux, et transformer des friches et des zones industrielles en zones d'habitat. Deux articles évoquent l'échec dramatique de la transformation du quartier du Midi et le projet mégalo de Music City au cœur de Tour et Taxis. Deux quartiers marqués par une planification régionale répondant davantage aux appétits des promoteurs immobiliers qu'aux besoins de la population locale.

Ces politiques de rénovation urbaine vont progressivement faire place au développement territorial. Car, dès 2008, Bruxelles a retrouvé un niveau de population comparable à celui des années 1970. D'une Région en crise, la ville s'appuie désormais sur son renouveau démographique pour se projeter dans l'avenir en tant que métropole. Une réflexion sur l'attractivité de la ville va amener l'autorité publique à repenser espaces publics et aménités proposées. Derrière les piétonniers, le centre de congrès, le musée d'art contemporain et les vélos et libre-service se dissimule une vision stratégique sur le développement de la ville et la manière d'y attirer chalands, investissements et habitant·es. Sous le vernis du vivre-ensemble, ces grands projets masquent une véritable dualisation de la ville et une crise du logement abordable. En travaillant l'image de marque de la ville tout en faisant du pied aux « classes moyennes contributives », les autorités vont amplifier ces dynamiques.

Le journal met ensuite en exergue des faits moins connus dans l'histoire de Bruxelles. Un article est ainsi consacré à la convention d'Aarhus, texte qui régit l'accès à l'information et la participation du public aux processus décisionnels en matière d'environnement. Partant du principe que le manque d'implication du public est l'une des causes de la dégradation de l'environnement, la Convention signée en 1998 par les États de la Communauté européenne donne voix aux citoyen·nes et associations afin d'améliorer la prise de décision et de rendre l'action de l'autorité plus efficace. Or, il est dans la nature du pouvoir de ne pas aimer partager. Ce texte aborde les droits des citoyen·nes et la manière de les faire prévaloir.

Pour finir, un article revient sur le projet d'expropriations de la rue du Progrès. En 2005, Infrabel et la Région ont pour ambition de construire un viaduc ferroviaire en ce lieu. Malheureusement, le projet implique l'expropriation de deux cents habitants. Le texte offre une réflexion tant sur l'organisation de la société de chemin de fer que sur les conséquences du projet pour un public fragilisé à faible revenu. Si le combat peut sembler ancien, il n'est pas exclu qu'il soit de retour à l'agenda dans les années à venir.

Ce journal marque donc la fin des célébrations de nos cinquante ans. Le moment pour nous de nous souvenir du chemin parcouru au sein d'une histoire régionale jalonnée de changements. Ce journal raconte les luttes collectives, les défaites et les victoires et dessine les transformations de notre ville. Et en ce qui nous concerne, ce n'est pas fini ! ★

SOMMAIRE DU NUMÉRO

Introduction ..... p. 2
1979 : Nucléaire non merci ! ..... p. 3-5
1983 : Abattoirs d'Anderlecht, de la reprise à la diversification ..... p. 6-7
1991 : Quartier Midi, le cycle immobilier perpétuel ..... p. 8-10
1995 : Music City ouvre le bal de la promotion immobilière à Tour et Taxis ..... p. 11-14
1998 : La Convention d'Aarhus... ..... p. 15-16
2005 : Les expropriations ferroviaires de la rue du Progrès ..... p. 17-18
2008 : Villo, le service public bruxellois assuré par un partenaire privé ..... p. 19-20
2009 : « NEO », un centre commercial sur un plateau ..... p. 21-22
2014 : Ceci n'est pas un piétonnier ..... p. 25-25
2017 : Pour un Hippodrome sans Drohme ..... p. 26-27
Édito : *Rien n'est écrit d'avance* ..... p. 28

1979

NUCLÉAIRE NON MERCI !

Le 2 juin 1979, une journée internationale anti-nucléaire s'organise dans plusieurs pays européens pour susciter un débat démocratique sur cette énergie alors en pleine expansion dans ses applications civiles. Des manifestant·es des quatre coins de la Belgique convergent vers Doel, dont une délégation d'IEB.

Stéphanie D'Haenens, Inter-Environnement Bruxelles

« Le choc pétrolier » de 1973-1974 avait rappelé à l'Europe sa dépendance à la livraison de carburant en provenance des pays arabes. La Belgique accélère son programme électronucléaire : Doel III (mise en service prévue pour 1979) et Tihange II (mise en service prévue pour 1980) ainsi que deux autres unités, dont les sites ne sont pas encore fixés, sont prévues pour 1981 et 1982. Dans le pays, mobilisés contre le nucléaire civil comme militaire, les manifestant·es convergent vers Doel où les principales organisations de défense de l'environnement belges et néerlandaises se sont donné rendez-vous, exigeant un moratoire complet jusqu'en 1985 pour essayer d'éviter la construction des réacteurs Doel IV et Tihange III[1]. Les organisations, dont IEB, exigent notamment l'accès libre aux informations sur la politique énergétique, et des moyens pour le développement des énergies respectueuses de l'environnement.

Une délégation d'IEB se rend à cette journée internationale anti-nucléaire : René Schoonbrodt (alors président d'IEB et de l'ARAU), Almos Mihaly (secrétaire de rédaction du bulletin de liaison d'IEB, *La Ville et l'habitant*), Xavier Duquenne (membre des Amis du Bois de la Cambre qui deviendra président d'IEB de 1985 à 1990) et Olivier Deleuze qui effectue son service civil comme objecteur de conscience de 1977 à 1979 à IEB. Membre fondateur d'Ecolo, ce dernier est l'un des deux premiers députés de ce parti élu à la Chambre des représentants à l'occasion des élections législatives de 1981. ➡

Dans le pays, mobilisés contre le nucléaire civil comme militaire, les manifestant·es convergent vers Doel.

En mai 1944, l'uranium du Congo belge livré aux États-Unis sera intégré aux deux bombes « Little Boy » et « Fat Man », larguées au-dessus du Japon.

ÉNERGIE COLONIALE

On relèvera d'ailleurs, en remontant le fil chronologique, que le dossier du nucléaire est, parmi d'autres dissensions, à l'origine du clivage entre la fédération nationale et les entités régionales d'Inter-Environnement… Dès 1973, en effet, certains des fondateurs de la fédération nationale – dont les réseaux au niveau de la grande bourgeoisie industrielle et de la noblesse avaient assuré, parmi d'autres, un financement à la jeune fédération –, n'ont plus voulu financer une organisation qui, notamment sur la question du nucléaire, agissait en contradiction avec leurs objectifs.

De grandes fortunes belges se sont en effet bâties grâce à l'uranium « belge » extrait au Katanga, dans la mine de Shinkolobwe, le gisement le plus riche au monde à la veille de la Deuxième Guerre mondiale. En 1939, la Belgique jouait dans la cour des grands et dans la course à l'armement. En mai 1944, l'uranium livré aux États-Unis sera intégré aux deux bombes « Little Boy » et « Fat Man », larguées au-dessus du Japon. L'uranium du Congo belge exporté en Amérique permettra d'alléger les finances du pays après la guerre… Par ailleurs, l'Union minière du Haut Katanga (qui deviendra par la suite Umicore), une de plus grandes entreprises extractivistes belges au Congo, a aussi vendu son uranium aux nazis. Bref, les affaires ont mangé à tous les râteliers.

Dans la foulée de la Seconde Guerre mondiale, la Belgique s'est profilée à la pointe du nucléaire civil. « *L'expérience qu'elle avait acquise depuis le début du* [xxe] *siècle dans l'exploitation et le traitement des matières radioactives avait largement préparé la Belgique à accéder à l'ensemble des domaines ouverts par la science et les techniques nucléaires dès qu'elles se présentèrent. Les accords bilatéraux qu'elle conclut dès le cours de la Seconde Guerre mondiale avec les États-Unis et le Royaume-Uni lui donnèrent un accès direct aux connaissances concernant les techniques de traitement et d'utilisation des matières fissiles* [2] *et la technologie des réacteurs nucléaires. La Belgique bénéficia là d'une priorité chronologique qui lui permit de faire l'économie d'expériences nombreuses et onéreuses pour accéder au dernier état de la technique* [3]. »

L'uranium congolais est resté dans les mains belges jusqu'en 1960, année de l'indépendance du Congo et de la désignation par des élections générales de Patrice Lumumba comme premier Premier ministre de la République démocratique du Congo [4].

ÉNERGIE DE L'ORDRE ET DE LA RÉPRESSION

Il est une information incontournable pour les Bruxellois·es dans le récit qui pourrait s'appeler « ce à quoi nous avons échappé » : une première centrale nucléaire de puissance, à l'origine destinée à alimenter en électricité l'Exposition Internationale de Bruxelles de 1958, avait été imaginée en bordure de canal. Une société coopérative, l'Éléctronucléaire, est même créée dans ce but. Mais ce projet ayant rencontré des objections de divers ordres, la première centrale de puissance sera implantée à Mol sur un terrain de la famille royale acquis par le Centre d'Étude de l'Énergie nucléaire (CEN). Les réseaux de la grande noblesse et des milieux industriels sont ainsi rendus particulièrement visibles.

Dans son éditorial du bulletin de liaison d'IEB de mai 1979, René Schoonbrodt rappelle que la production d'électricité par l'énergie nucléaire concerne aussi les Bruxellois·es. « *Consommateurs, nous le sommes ; mais nous sommes relativement loin des centrales et de leurs nuisances car le réchauffement de la Meuse peut nous laisser indifférents* ». Cependant, selon lui, vivre en Région bruxelloise demande aussi de penser et d'organiser autrement « notre » consommation d'énergie. « *Les dangers du nucléaire sont avant tout de mettre en question la liberté, le droit de penser et de vivre autrement, le droit de manifester son opinion. Car le nucléaire ne peut se développer que dans le respect de l'ordre dominant. Il n'admet ni de s'en écarter, ni de se tromper. Il n'admet que l'ordre et son parallèle, la répression.* »

« Le nucléaire ne peut se développer que dans le respect de l'ordre dominant. Il n'admet ni de s'en écarter, ni de se tromper. Il n'admet que l'ordre et son parallèle, la répression. »

En septembre de la même année, dans le dixième numéro de *La Ville et l'habitant*, Daniel Poisson, ingénieur et architecte à l'ERU (Études et Recherches Urbaines asbl) passait en revue les mesures concrètes pour une utilisation économe de l'énergie à Bruxelles, contrôlée par les usager·es, partant du constat qu'il ne se passait pas un jour « *sans que chaque habitant ne soit confronté de près ou de loin, à la question énergétique* », alors même qu'il n'existait quasi aucune donnée précise quant à qui consomme quoi par quartier ! Ces lignes sont d'une actualité confondante au regard de la stratégie Rénolution qui s'impose aujourd'hui aux Bruxellois·es et à l'obligation de performance énergétique des bâtiments.

L'auteur insiste sur la nécessité de coupler aménagement de la ville et utilisation de l'énergie, de créer des incitants financiers pour les locataires et d'accélérer les programmes de rénovation de l'habitat et des îlots, via entre autres des programmes d'isolation thermique, de créer des subventions et des services publics de conseil pour les habitant·es désireux·ses de réaliser elles-mêmes certains travaux, de déterminer les premiers quartiers de Bruxelles susceptibles d'être alimentés par des chauffages urbains au départ d'une grande chaudière pouvant utiliser différents types de combustibles (dont des ordures ménagères) ou récupérer de la chaleur produite par certaines unités de production industrielle. Fustigeant l'architecture informatisée truffée de gadgets de haute technologie où les habitant·es deviennent dépendant·es de spécialistes, il préconise la rénovation par îlot et la connaissance fine du « contenu énergétique » des matériaux (dépense énergétique nécessaire à leur fabrication).

ÉNERGIE DE LA « TRANSITION »

Force est de constater que la lutte contre le développement de l'énergie nucléaire des années 1970 pointait déjà l'impensé contemporain de la « transition énergétique » : la sobriété des usages et des besoins en énergie. Nos modes de vie sont sous perfusion énergétique croissante. Si Daniel Poisson pouvait écrire en 1979 « *il faut refuser systématiquement tout chauffage à l'électricité dans les permis de bâtir* », pouvons-nous aujourd'hui exiger l'interdiction de rouler à l'électricité ? Quelle est la part d'énergie nucléaire dans la propulsion des voitures, trottinettes, vélos,… « électriques » ou dans la production et l'utilisation des appareils et systèmes numériques ? Peu de données existent pour la Belgique. Davantage en France où l'énergie nucléaire caracole à plus de 80 % de la fourniture totale en électricité. Sans compter l'impact « environnemental », calculé en tonne de CO_2, de la fabrication d'une voiture électrique, qui selon de multiples études est nettement plus important que celui de la fabrication d'une voiture thermique, et davantage encore si la batterie doit être changée une fois au cours de la vie du véhicule.

Aujourd'hui, le nucléaire représente 50 % de la fourniture en électricité à l'échelle de la Belgique, le gaz 30 % et les derniers 20 % proviennent de sources d'énergies renouvelables (hydroélectricité, énergie solaire, énergie éolienne et biomasse).

Le nucléaire belge est une histoire sans fin propulsée par de puissants lobbies. Pour mieux se vendre, leur discours s'appuie sur la faible production de gaz à effet de serre de cette industrie, faisant l'impasse sur l'extraction des minerais utiles à sa production, sur les risques d'accident qui sont systématiquement minimisés (Tchernobyl et Fukushima n'ont pas suffi) et sur la dangerosité (pour des milliers d'années !) des déchets produits et pour lesquels aucun pays européen n'a encore trouvé de solution.

Le retour en grâce du nucléaire au sein des institutions de l'Union Européenne a de quoi inquiéter.

ÉNERGIE STRATÉGIQUE

En 2003, il y a plus de 20 ans, la sortie du nucléaire était portée par les élu·es du parti Ecolo, lorsqu'iels faisaient partie du Gouvernement Verhofstadt I, notamment Olivier Deleuze, alors Secrétaire d'État à l'Énergie et au Développement durable. La loi prévoyait l'arrêt des premiers réacteurs en 2015 après 40 ans d'exploitation (Doel I & II et Tihange I) pour une sortie finale du nucléaire en 2025, avec l'arrêt de Tihange III et de Doel IV.

En 2009, le gouvernement d'Herman Van Rompuy repoussait la fermeture des trois premiers réacteurs nucléaires pour aller jusqu'à 50 ans d'exploitation (accepté par le Parlement en 2015).

En 2022, la stratégie d'accès à du gaz bon marché en remplacement du nucléaire est douchée par l'invasion russe de l'Ukraine. La prolongation pour dix ans des deux unités les plus récentes Tihange III et Doel IV, mises en service en 1985, est finalement actée en janvier 2023.

Aujourd'hui, le soutien public au dispositif des pompes à chaleur [5], véritable gouffre énergétique et panacée de la stratégie Renolution, ne s'encombre pas d'un objectif surplombant de sobriété énergétique. Bien au contraire : le tout-à-l'électrique repose sur une fuite en avant énergétique qui devrait être accommodée, notamment en Belgique, par la relance du programme nucléaire [6].

Cinq réacteurs sont toujours en activité en Belgique, après l'arrêt du réacteur expérimental de Mol en 1987 et surtout des réacteurs de Doel III en septembre 2022 et de Tihange II en janvier 2023. Ces cinq réacteurs connaîtront le même sort en 2025. Cependant, si tout se déroule conformément aux termes de l'accord conclu entre Engie et le gouvernement en 2023, Doel IV et Tihange III devraient ré-ouvrir en novembre 2026, pour dix années d'exploitation supplémentaires.

ÉNERGIE « NEUTRE POUR LE CLIMAT »

Et après ? Qu'en sera-t-il de la place du nucléaire dans le bouquet énergétique belge ? Le gouvernement a promis 100 millions d'euros sur quatre ans au Centre d'Étude de l'Énergie nucléaire à Mol pour étudier la technologie des « petits réacteurs modulaires » (SMR, *small modular reactors*, en anglais) et, à terme, en développer un exemplaire belge. La porte à un « nucléaire du futur » est donc bien ouverte. En revanche, la question de la gestion des déchets reste non-résolue : à l'heure actuelle aucune solution sûre pour les générations futures n'existe.

Le retour en grâce du nucléaire au sein des institutions de l'Union Européenne a de quoi inquiéter. De nombreux pays ne sont pas convaincus par la promesse de la politique allemande, celle d'une électricité bon marché reposant uniquement sur les énergies renouvelables [7]. Outre la Belgique, la France, la Pologne, la Hongrie, la Bulgarie, la Slovénie, la République tchèque et les Pays-Bas prolongent eux aussi la durée de vie de leurs anciennes centrales, ou prévoient d'en construire de nouvelles. Même la Commission, autrefois réticente à tout ce qui avait un lien avec le nucléaire, retourne désormais sa veste. Au début de l'année, elle l'a même classé « technologie stratégique ». Les autorités peuvent ainsi délivrer plus rapidement des autorisations aux usines qui, par exemple, fabriquent des pièces pour les réacteurs. Auparavant, une telle mesure n'aurait été possible que dans le domaine des énergies renouvelables, mais désormais, la fission atomique se trouve sur le même pied que l'éolien et le solaire. D'autres idées pour financer le nucléaire, dont la plupart viennent de France, font débat à la Commission, tel le déblocage de fonds européens pour financer la construction de nouvelles centrales et le soutien de la Banque européenne d'investissement (BEI). ★

1. Il y eut finalement huit réacteurs nucléaires en Belgique : la centrale de recherche de Mol (Province d'Anvers), 4 réacteurs à Doel et 3 à Tihange. Mol a été mise en service en 1969, Doel I, Tihange I, Doel II en 1975 suivis de Doel III en 1982, Tihange II en 1983, Doel IV et Tihange III en 1985.
2. Un isotope fissile est un élément chimique dont le noyau atomique peut subir une fission nucléaire sous l'effet d'un bombardement par des neutrons thermiques ou rapides. Le seul isotope fissile naturel par des neutrons thermiques est l'uranium 235, les autres étant produits artificiellement.
3. « Le secteur nucléaire en Belgique : développement et structures actuelles », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, 1976/12, n° 718-719, p.1-41.
4. Pour aller plus loin sur les chemins obscurs du colonialisme belge et de l'assassinat de Lumumba en janvier 1961, le documentaire de Johan Grimonprez, sorti en salle en septembre 2024, *Soundtrack to a Coup d'État*, met en lumière l'une des machinations politiques les plus insidieuses du 20e siècle : « *comment la monarchie belge, le gouvernement des États-Unis et les multinationales se sont entendus pour utiliser des institutions artistiques et des musiciens de jazz légendaires comme couverture pour des opérations secrètes visant à assassiner le premier ministre du Congo, Patrice Lumumba.* »
5. S. D'HAENENS, « Les pompes à chaleur ou l'écologie du leurre », *Bruxelles en Mouvements 333*, novembre-décembre 2024, p.9.
6. B. PADOAN, « Énergie : l'Arizona veut réactiver le nucléaire », *Le Soir*, 23 octobre 2024.
7. S. BEUTELSBACHER (*Die Welt*), « Retour en grâce de l'énergie nucléaire : "L'Europe ne devrait pas se montrer frileuse" », *Le Soir*, 16 octobre 2024, article traduit et publié grâce aux échanges d'articles au sein de la Leading European Newspaper Alliance (LéNA).

Nos modes de vie sont sous perfusion énergétique croissante.

ABONNEZ-VOUS !

➪ ***Le Bruxelles en mouvements*** **(BEM), c'est une information située, des dossiers fouillés sur l'actualité bruxelloise en urbanisme et environnement et une lecture sociale de la ville. Notre bimestriel est distribué largement, mais vous pouvez aussi vous abonner pour le recevoir directement dans votre boîte aux lettres…**

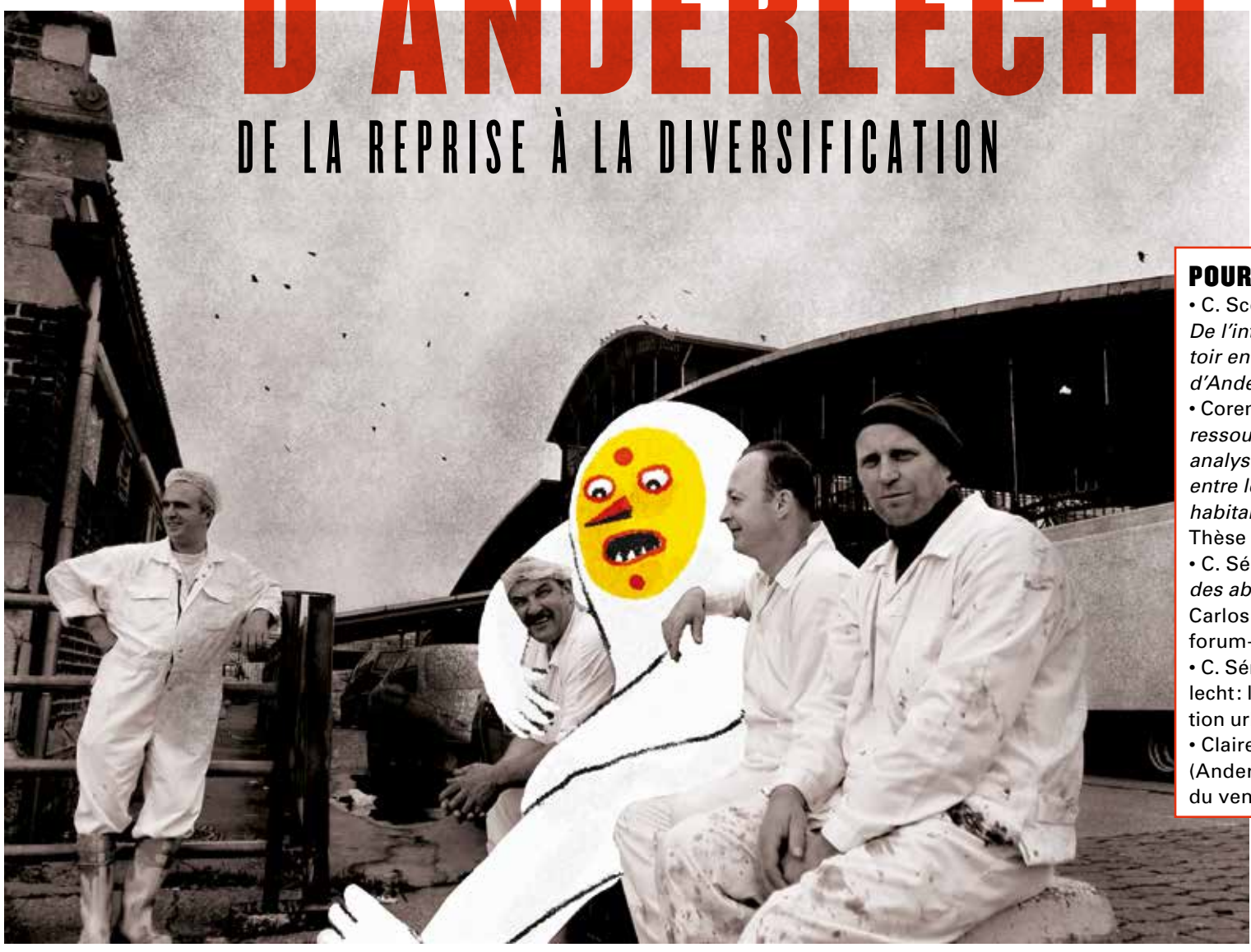
AXEL CLAES

● Votre abonnement constituera un soutien précieux à la parution de notre journal et aux activités d'IEB. Si vous aimez le BEM, si vous pensez qu'une autre lecture de la ville est nécessaire et que celle-ci doit être diffusée, abonnez-vous !

https://civicrm.ieb.be/abonnez-vous/

ABATTOIRS D'ANDERLECHT 1983

DE LA REPRISE À LA DIVERSIFICATION



POUR ALLER PLUS LOIN

- C. Scohier et C. Sénéchal, *De l'intérêt de préserver un abattoir en ville – Le cas des Abattoirs d'Anderlecht*, étude IEB, 2016.
- Corentin Sanchez Trenado, *« Faire ressource » en quartier populaire, analyse des logiques d'interaction entre les activités économiques et habitants des classes populaires*, Thèse ULB, 2021.
- C. Sénéchal, *1983, La Reprise des abattoirs*, entretien avec Carlos Blancke, 2018, sur forum-abattoir.ieb.be
- C. Sénéchal, « L'Abattoir d'Anderlecht : les trois vies d'une exception urbaine », in *Uzance*, n°4, 2016.
- Claire Legrand, « Bigh Farm (Anderlecht) : des millions pour du vent », *Tchak*, n° 13, avril 2023.

Les derniers abattoirs encore en fonction au centre d'une capitale européenne doivent leur maintien à une reprise, en 1983, par des professionnels de la viande et du bétail de Cureghem. Depuis une quinzaine d'années, ce secteur y est maintenant une activité parmi d'autres, bien plus concordantes avec l'étalon actuel de l'attractivité urbaine.

Cataline Sénéchal, Inter-Environnement Bruxelles

Quand on circule dans les allées du marché des abattoirs d'Anderlecht, on a du mal à se rappeler que sa grande halle, en 1900, abritait le plus grand marché aux bestiaux du plus grand abattoir de Belgique, alors parmi les plus grandes puissances industrielles du monde. Mais dans les années 1970, déjà, le centre de Bruxelles se désindustrialise. Certaines entreprises déménagent en périphérie, d'autres font faillite. En 1983, les abattoirs d'Anderlecht auraient pu connaître le même sort.

À l'époque, les abatteurs travaillent encore dans des échaudoirs individuels ; la viande se vend sur des planches en bois sous la grande halle et, dans son marché aux bestiaux, se croisent pêle-même des animaux venus de toute la Belgique. Faute d'investissement de la part de l'autorité publique propriétaire, l'abattoir est resté dans son jus « XIXe » et son infrastructure contrevient désormais aux normes sanitaires européennes. Il faut moderniser… ou fermer. La Commune d'Anderlecht opte pour la faillite.

Cependant, en 1983, une centaine de bouchers, grossistes, marchands de bestiaux, transformateurs de viande et entreprises du quartier de Cureghem, soit des personnes et entreprises qui en dépendent, se mobilisent, se constituent en société (Abatan, renommée depuis lors Abattoir). Carlos Blancke nous en a fait le récit dans une interview de 2016 : « *il s'agissait de leur gagne-pain. Plus de cinq ou six cent personnes y travaillaient. Pour la plupart, la fermeture de l'abattoir aurait été un handicap. Nous avons pris les chiffres du dernier bilan de l'abattoir communal. Il perdait cent millions par an. Ce n'était pas possible pour eux de continuer ainsi. Et cela ne faisait qu'augmenter. Je suis alors allé voir le bourgmestre, Simonet, le père, pour lui proposer une reprise* »

Abatan signe un bail emphytéotique avec la commune, finance et reconstruit ce qui est encore aujourd'hui un abattoir en fonction.

> La société gestionnaire entame le nouveau millénaire comme un zoning fermé en pleine ville.

En parallèle, l'ARAU obtient le classement de l'emblématique halle du marché aux bestiaux, protégeant ainsi l'historicité du site. Dans des bâtiments tout neufs, on abat, on travaille, on vend, et la société gestionnaire entame le nouveau millénaire comme un zoning fermé en pleine ville.

Ce lieu chargé d'histoire et de récits multiples est aussi un outil favorisant la consommation en circuit court de la viande. Contrairement à de nombreux abattoirs belges, il n'est pas lié contractuellement à des entreprises agroalimentaires, mais aussi à des petits éleveurs locaux et à la boucherie de détail.

OUVRIR LES GRILLES

Dès la fin des années 1990, Abatan innove : autour des murs de l'abattoir et de ses grossistes, s'agrègent les échoppes d'un grand marché généraliste et populaire. Une nouvelle halle alimentaire y accueille quelques poissonniers contraints de quitter le quartier Sainte-Catherine. C'est l'amorce de la diversification commerciale. Et, depuis 2009, à côté de quelques échoppes de produits paysans, le jeudi soir, c'est bal, ou plutôt apéro urbain, sous la grande halle désormais vidée de son marché aux bestiaux bihebdomadaire.

L'abattoir et son marché pourvoient des centaines d'emplois directs et indirects, essentiels dans une ville-région qui peine à en offrir à ses habitant·es. Par sa taille et son caractère semi-industriel, les animaux y étaient relativement mieux traités que dans les grands abattoirs périphériques. La proximité d'un lieu de mise à mort limite les trajets pour les animaux, réduisant ainsi leur stress et leur souffrance.

Cependant, notre ville-région mise désormais sur l'attractivité des services et des bureaux, ainsi que sur le résidentiel et l'événementiel. La physionomie de zoning industriel fait tache. Il n'est donc pas étonnant que ce grand site de 9,2 hectares, situé stratégiquement, s'inscrive dans le projet de rénovation urbaine de la Région bruxelloise. Cela suscite la créativité d'un escadron d'urbanistes, de promoteurs immobiliers et des pouvoirs publics. Les projets d'avenir de la société sont inscrits dans un Plan directeur (2009, 2013), et déjà, les lignes d'abattage disparaissent au profit d'« entrepôts urbains » organisés autour de la grande halle classée.

Même si l'entreprise reste familiale, elle s'est peu à peu ouverte à un actionnariat financier non directement lié au commerce ou à la transformation de viande. D'activité reine durant près de 140 ans, la viande devient progressivement une activité parmi d'autres, au risque de disparaître. Cela entraîne des menaces sérieuses pour l'emploi et initie une transformation urbaine de Cureghem.

FORUM ABATTOIR

La disparition programmée de l'abattoir, inscrite dans le premier Master Plan (2009), avait déjà inquiété Inter-Environnement Bruxelles (IEB), qui y consacra des articles dans le *Plouf* (2011) et dans *Bruxelles en Mouvements* (2012). Par la suite, la société Abattoir, IEB et le Centre de Rénovation Urbaine ont noué un partenariat, « Forum Abattoir », qui, avec quelques interruptions, a duré de 2013 à 2020. Ce forum visait à nourrir un grand débat public sur l'avenir du site des abattoirs et son rôle comme « outil pour la consommation de viande en circuit court ». L'objectif était de donner la parole aux personnes rarement invitées à participer, bien qu'elles soient directement concernées : riverain·es, travailleur·euses, éleveur·euses, consommateur·ices, voire – dans la mesure du possible – les animaux eux-mêmes.

Pour en savoir plus : forum-abattoir.ieb.be

UNE MUE ASSUMÉE ET SES CONSÉQUENCES

Depuis 2015, en une dizaine d'années donc, le site a bien changé derrière une apparente stabilité. L'emphytéose reste dans les mains de la société Abattoir, mais la propriété du sol a été transférée de la commune à la Région. Certes, le marché généraliste bat toujours son plein chaque vendredi, samedi et dimanche et le « Boeremet » fait toujours danser un jeudi sur deux.

Depuis 2015, en une dizaine d'années donc, le site a bien changé derrière une apparente stabilité.

Cependant, la société de traitement des peaux Geeroms a déménagé, SEVA n'y abat plus de cochons. Les ateliers de grossistes se vident peu à peu, certains partant à la retraite, d'autres délocalisant leurs activités vers des zonings en périphérie.

Mais la transformation est surtout visible dans ce qui a été ajouté au site. Si l'activité principale reste liée à l'alimentaire, elle s'oriente désormais vers des dynamiques d'économie circulaire et technologique. Sur le toit du Food Met, racheté en 2019 par Veolia, l'emblématique Bigh, une « ferme urbaine », illumine les nuits de ses néons roses sous lesquels poussent tomates, poissons en bacs et herbes aromatiques. Les caves de Cureghem accueillent des cultures de champignons et de micro-pousses vendus en magasins bio. Une association, Cultureghem, programme plein d'activités socio-culturelles.

Les ateliers laissés vacants sont occupés par des start-ups alimentaires : des fraisiers cultivés en conteneurs sous lampes LED, une entreprise produisant des repas végétariens congelés, ou encore un fabricant de chapelure à base des pains congélés mal calibrés de la Lorraine. L'entrepreneuriat s'est rajeuni, provenant d'écoles d'ingénieurs et d'agronomie.

En l'espace d'une décennie, le site est passé d'un zoning industriel à un melting-pot qui suscite parfois des conflits d'usage.

ET L'ABATTOIR DANS TOUT ÇA ?

Initialement, la Manufakture, entrepôt urbain dessiné dans le Plan directeur de 2009-2013, devait accueillir l'abattoir du troisième millénaire. Mais cela ne sera pas le cas. Elle n'abritera pas l'infrastructure pensée à l'époque, où étables, lignes d'abattage et ateliers auraient été conçus pour faciliter à la fois le travail des ouvriers et la fin de vie des animaux.

Pourquoi ? Parce que dix ans se sont écoulés entre le dépôt du projet en 2014 et sa finalisation. Équiper un abattoir était incompatible avec les règles de la subvention FEDER, qui autorise uniquement la construction d'espaces « casco » (gros œuvre). L'équipement coûteux aurait incombé à l'exploitant, qui y a finalement renoncé, estimant l'investissement non rentable. En effet, entre-temps, la viande est moins tendance, pour d'évidentes prises de conscience environnementales, éthiques et diététiques. Par ailleurs, plusieurs grossistes en viande, clients de l'abattoir, ont pris leur retraite ou déménagé. Enfin, une autre menace pèse sur la viabilité économique de l'infrastructure : la levée de l'exception religieuse concernant l'étourdissement avant l'égorgement. Depuis 2018, Anderlecht est le dernier abattoir en Belgique à pratiquer l'abattage rituel. Si tous les animaux abattus à Anderlecht ne le sont pas selon les règles religieuses, cette pratique représente une part suffisante de l'activité pour garantir l'équilibre financier de l'entreprise.

La majorité de la surface de la Manufakture a été convertie en parking. Et si des subventions publiques ou des tiers-investisseurs se mobilisent, une piscine semi-ouverte pourrait à terme surplomber la zone de déchets des lignes d'abattage. Par ailleurs, la Région envisage de construire des logements – on l'espère sociaux – à l'emplacement actuel du parking, en front de canal. La disparition programmée de l'abattoir a des conséquences économiques, sociales et culturelles profondes. Si les différents scénarios évoqués se confirment, l'infrastructure pourrait ne pas souffler sa 137e bougie en 2027. En effet, il faudrait qu'une entreprise demande un nouveau permis d'environnement pour exploiter une infrastructure fragile : comme la commune au siècle précédent, la société n'a pas réalisé les modernisations nécessaires pour répondre aux normes sanitaires de plus en plus strictes.

Si les différents scénarios évoqués se confirment, l'infrastructure pourrait ne pas souffler sa 137e bougie en 2027.

Comme le signale Corentin Sanchez Trenado, « *ces évolutions s'insèrent également dans un contexte de gentrification des quartiers populaires centraux situés dans la zone du canal. En effet, Cureghem se trouve aujourd'hui au cœur d'un projet de revalorisation symbolique et foncière, largement ignoré des classes populaires, mais qui pourraient affecter durablement le maintien de ces dernières dans le quartier. Les nouveaux développements du site participent de ce même processus. Au cours de son histoire, le site des abattoirs a dû à plusieurs reprises s'adapter aux évolutions de son contexte local. Si jusqu'à présent, ces adaptations reposaient principalement sur la relation de ressources mutuelles que ce site entretenait vis-à-vis des classes populaires, les transformations à venir présagent une reconfiguration de ce rôle au profit des classes moyennes.* »

Les vies des abattoirs d'Anderlecht racontent l'histoire d'une transformation urbaine, économique et sociale de la Région bruxelloise. Au-delà de leur rôle économique et patrimonial, ces lieux reflètent les luttes des petites entreprises pour préserver leur espace de travail face à la désindustrialisation et aux logiques de profit qui favorisent la spéculation immobilière et les investissements événementiels, au détriment des besoins des habitants·es. Ce site illustre une tension constante : la modernisation, imposée par les normes sanitaires européennes, devient un outil de pression favorisant la concentration économique et marginalisant les petit·es producteur·ices et travailleur·euses.

La lente transformation de l'abattoir en un espace mixte – à la fois commercial, culturel et résidentiel – soulève une question centrale : à qui profitent ces mutations ? Les décisions semblent répondre davantage aux intérêts de la marchandisation de l'espace urbain qu'à ceux des ouvrier·es, des éleveur·euses ou des habitant·es du quartier. ★

1991 QUARTIER MIDI
LE CYCLE IMMOBILIER PERPÉTUEL[1]

1991, c'est l'année où la Région confirme son soutien au terminal TGV en gare du Midi : une décision qui aura pour conséquence de bouleverser durablement le quartier et de faire le lit d'une spéculation menée tant par les pouvoirs publics, que par la SNCB et divers promoteurs. C'est aussi l'année où la Région entérine un Schéma de développement pour le quartier, sorte de préfiguration des actuels Plans d'Aménagement Directeur (PAD). Bref retour sur cette longue saga[2].

Claire Scohier, IEB, et Raphaël Rastelli, Midi Moins Une !

En 1989, l'usine Côte d'Or, située à côté de la gare du Midi, ferme ses portes. La même année, le bureau d'étude Stratec recommande l'installation du terminal TGV bruxellois à la gare du Midi. Le Ministre-Président Charles Picqué se prononce en faveur de cette implantation, ouvrant la voie aux rumeurs et à la spéculation. La SNCB est à l'époque plombée par une dette colossale envers l'État belge. Elle se transforme donc en promoteur via sa filiale Eurostation pour réaliser une vaste opération immobilière afin de financer l'installation du terminal TGV.

UN OBJECTIF COMMUN : SPÉCULER !

En 1991, la jeune Région élabore un Schéma de développement du quartier qui prévoit notamment une mixité de fonctions, de vastes espaces verts et de grandes places publiques, en plus de limiter les gabarits des nouveaux bâtiments à ceux du quartier… Mais sa mise en œuvre sera morcelée en cinq PPAS qui vont rapidement emprunter d'autres directions. En effet, les communes riveraines de la gare, Anderlecht et Saint-Gilles (dont le Bourgmestre est Charles Picqué) espèrent chacune bénéficier des retombées potentielles de l'internationalisation du quartier. Saint-Gilles adopte, dans la foulée, un plan d'expropriation visant 176 parcelles (un millier d'habitant·es).

La Région met sur pied sa propre société immobilière, la SA Bruxelles-Midi, censée contrôler les opérations dans le périmètre du PPAS Fonsny 1 situé sur Saint-Gilles. Son objectif est de s'interposer entre les petit·es propriétaires et les promoteurs, racheter les terrains aux uns pour les revendre aux autres afin d'empocher les plus-values. Mais 75 % des parcelles autour de la gare appartiennent soit à la SNCB soit à des promoteurs. Ces derniers créent la SA Espace Midi. Un véritable bras de fer s'installe entre les différentes parties à la manœuvre.

> Pour réaliser une vaste opération immobilière afin de financer l'installation du terminal TGV, la SNCB se transforme en promoteur.

Mais les moyens disponibles sont en décalage complet avec les ambitions de la Région. La SA Bruxelles-Midi est sous-financée et incapable de maîtriser le foncier dans le périmètre. En proie à l'incertitude, le quartier se désagrège, ressemblant de plus en plus à une ville bombardée. Les habitant·es sont expulsé·es/exproprié·es au coup par coup moyennant des indemnités de misère.

LES HABITANT·ES ENTRENT EN RÉSISTANCE

Il faut attendre 2005 pour qu'un comité se constitue, le Comité du quartier Midi, pour faire face à la destruction et aux conséquences des différents plans d'expropriation adoptés par la Commune de Saint-Gilles. Il estime qu'à ce moment, il reste encore près de 200 habitant·es dans les îlots menacés. Le Comité obtient assez rapidement le soutien du BRAL, du Syndicat des locataires, du RBDH, de la Ligue des droits de l'Homme et de l'ARAU. Il agit sur tous les plans : information et accompagnement social et juridique des habitant·es, organisation de conférences de presse, interpellation des politiques, visites et fêtes de quartier… et rend aux habitant·es fragilisé·es leur dignité.

Cependant, la machine est lancée et, entre 1995 et 2010, le quartier va doubler son stock de bureaux neuf, passant de 300 000 à 600 000 m² dans une Région comptabilisant 2 millions de m² de bureaux vides. À la même période, Atenor et CFE acquièrent un large terrain situé juste à côté de la gare pour y développer les tours « Victor », prévoyant la création de 100 000 m² de bureaux supplémentaires. Un projet qui semble adoubé par les pouvoirs publics, lesquels s'empressent d'abroger les deux PPAS en vigueur à cet endroit et dont le maintien aurait contrarié les ambitions des promoteurs. Ici aussi, les habitant·es se mobiliseront sous le nom de code « Dark Victor », affichages, stickers « Non aux tours Victor », communiqués de presse… De concertation en concertation, de plans modifiés en plans modifiés, le projet sera mis au frigo de longues années.

Parallèlement, en 2008, la SNCB annonce son intention de centraliser ses bureaux sur l'assiette du chemin de fer de la Gare du Midi, c'est-à-dire le long ou au-dessus des voies. Son ➡

souhait : restructurer entièrement ses espaces de bureaux actuellement vides du côté de l'avenue Fonsny, en ce compris l'ancien centre de Tri postal, pour y regrouper à terme tous ses services du groupe SNCB actuellement disséminés dans le quartier. La SNCB annoncera, sans le moindre appel d'offres, un bâtiment transparent en forme de « V » surplombant de 120 mètres les voies ferrées, élaboré par l'architecte-vedette Jean Nouvel. Le bâtiment de 550 mètres de long, s'étalant jusqu'au pont de la rue Théodore Verhaegen et de la rue des Vétérinaires, est censé accueillir 250 000 m² de bureaux neufs. Le tout est élaboré en l'absence de débat public ou de concours, sous couvert de clauses de confidentialité.

Entre 1995 et 2010, le quartier va doubler son stock de bureaux, passant de 300 000 à 600 000 m² de bureaux neufs dans une Région comptabilisant 2 millions de mètres carrés de bureaux vides.

TOUT RESTE EN PLAN

En 2013, le Gouvernement décide de mandater son ADT (Agence de Développement Territorial) pour élaborer un « Schéma directeur du quartier Midi » destiné à peser dans le rapport de force en faveur de la Région contre la SNCB. Il sera finalement adopté sans débat public en 2016 mais sans jamais vraiment connaître de mise en œuvre, dès lors que plusieurs projets envisagés sont abandonnés notamment en raison des finances calamiteuses de la SNCB. Toujours en quête de cadre, la Région annonce toutefois en 2018 vouloir adopter un Plan d'Aménagement Directeur (PAD) guidé par le principe de la « gare habitante », comme si le mot avait cette vertu de faire revenir ce qu'on a chassé… Le plan prévoit en effet de construire massivement du logement (200 000 m²) ; mais où vont-ils pouvoir trouver place dans un quartier si densément bâti ?

En septembre 2021, les habitant·es découvrent ce que signifie cette opération de cadrage proposée en vue d'un « rééquilibrage » entre les superficies de bureaux et de logements. En terme d'équilibre, l'alignement se fait par le haut : le PAD ne réduit qu'à peine les superficies globales de bureaux mais, pour accommoder les nouvelles fonctions, 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. En outre, 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 m² de bureaux dont certains ont été construits moins de vingt ans auparavant, telle la fameuse barre du Bloc 2 (place Horta) terminée en 2004 sur le site de l'ancienne usine Côte d'Or.

Quant aux 2 000 nouveaux logements envisagés, rien ne garantit qu'ils soient abordables. Le projet de PAD se contente de reprendre les objectifs flous de la Région de la déclaration de politique régionale (DPR) et son objectif de créer 15 % de logements à finalité sociale, sans autre garantie, et ce, dans des quartiers comptabilisant un très faible pourcentage de logements sociaux : 4 %.

Le projet de PAD Midi s'apparente en réalité à 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. Les bureaux démolis doivent être remplacés par des logements qui ne répondent qu'à un seul besoin : satisfaire l'appétit des promoteurs ! Le projet est suffisamment lisible et inacceptable que pour susciter l'ire des habitant·es qui se rassembleront au sein du collectif Midi Moins Une ![3]. Vu les nombreuses critiques, le PAD Midi sera mis au frigo. ➡

Les bureaux démolis doivent être remplacés par des logements qui ne répondent qu'à un seul besoin : satisfaire l'appétit des promoteurs !

SIÈGE SNCB ET DEAL IMMOBILIER

Parallèlement à la procédure d'adoption du PAD, la SNCB annonce en 2018, pour la deuxième fois, vouloir regrouper ses bureaux de la gare du Midi au sein des bâtiments longeant l'avenue Fonsny et comprenant l'ancien centre de Tri postal. En effet, elle a racheté ces bâtiments à la Poste en 1998, et, depuis lors, ils sont vides. En regroupant ses activités, la SNCB souhaite en fait libérer du foncier en cédant 150 000 m² à des promoteurs privés qui en échange s'engagaient à construire son nouveau siège. 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 la construction du siège, laquelle consiste, en réalité, en une reconstruction de l'ancien centre de Tri plutôt qu'en sa rénovation. La SNCB dit avoir besoin de 75 000 m² alors que le centre de tri n'en fait que 50 000 m². Pour combler la différence, elle propose de doubler la hauteur de la plus grande partie des bâtiments longeant l'avenue Fonsny pour arriver à une barre de 60 mètres de haut et de 236 mètres de long risquant d'impacter fortement la vue des riverain·es qui la rebaptiseront « muraille » [4].

Le 21 février 2020, la SNCB annonce la désignation des heureux élus pour construire le siège et obtenir en échange de son foncier libéré : le consortium BESIX (30 %) – BPC/BPI (30 %) – Immobel (40 %). Le collectif Midi Moins Une ! s'attellera à défendre un plan B qu'il publiera dans une carte blanche [5] : en conservant ses bureaux les plus récents, construits il y a moins de vingt ans, et en rénovant le Tri Postal sans agrandissement, la SNCB pourrait accueillir confortablement l'ensemble de ses travailleur·euses sur deux sites proches, pour un coût économique et environnemental bien moindre. Une option qui sera balayée par les promoteurs et la SNCB et ne sera pas non plus envisagée par les autorités régionales bruxelloises.

Le permis pour le siège SNCB sera délivré en plein été, le 3 août 2022. Malgré la période peu propice, la Commune de Saint-Gilles décidera d'attaquer celui-ci devant le Collège de l'urbanisme qui rejettera le recours. Mais la période écoulée permettra à IEB, au BRAL, au CRU et aux riverain·es de s'organiser pour introduire à leur tour un recours devant le Conseil d'État le 6 février 2023. Surprise ! En mai 2024, la SNCB annoncera subitement la mise en vente des quatre bâtiments faisant précisément l'objet du deal immobilier. On peut imaginer que les calculs financiers du consortium gagnant en 2020 n'étaient plus si favorables en 2024 en raison de l'augmentation significative des coûts de construction et du ralentissement du marché immobilier…

L'ÉTAT DE SIÈGE CONTINUE

Outre le siège SNCB, d'autres projets immobiliers poursuivent leurs avancées. En 2023, après être resté dans les cartons durant 10 ans, c'est le projet Victor qui revient sur le devant de la scène relifté et raboté sous le nom de Move Hub. Après de multiples tractations et la prise en charge de la quasi totalité du volet logement par Citydev, une nouvelle demande de permis est déposée pour 38 000 m² de bureaux (au lieux des 100 000 m² initiaux), 13 600 m² de logements dont 64 logements Citydev, 2 co-living et 24 logements libres, le tout tenant dans un gabarit maximal de 77 m de haut (au lieu des 150 m initiaux). Reste qu'on est toujours face à un projet massif contenant majoritairement du bureau et pas un seul logement social.

Le collectif Midi Moins Une ! plaidera pour la création d'un parc public à cet endroit. Nous sommes en effet dans un quartier terriblement dense et les espaces verts sont inexistants dans le périmètre du PAD Midi, qui est déjà imperméabilisé à 95 %. Pour sa part, Move Hub n'est pourvu que d'un espace vert limité à 2 658 m², totalement enserré en intérieur d'îlot et entièrement privatif. Malgré un avis unanime favorable de la Commission de concertation, le permis n'a pas encore été délivré.

Le collectif Midi Moins Une ! plaidera pour la création d'un parc public à cet endroit.

À l'instar de la SNCB, Infrabel souhaite aussi depuis plusieurs années regrouper ses bureaux, actuellement éparpillés sur plusieurs sites autours de la Gare du Midi, et se doter d'un siège prestigieux qu'elle propose de construire rue de France à Saint-Gilles, là où se trouvent notamment d'anciens logements pour cheminots, vides depuis plusieurs années. La demande de permis sera mise à l'enquête publique en juin 2024 pour construire un immeuble massif de 60 m de haut accueillant 35 000 m² de bureau. Un rapide calcul permet de relever que le déplacement cumulé de la SNCB et d'Infrabel produirait la création de 70 000 m² de bureaux neufs supplémentaires tout en en vidant près de 200 000 m² dont la destination est incertaine !

Les tentatives de planification de la Région continuent d'épouser les desiderata des gros propriétaires privés.

NE PAS LÂCHER POUR ENRAYER LE CYCLE

Se replonger dans l'histoire des politiques urbanistiques et des luttes immobilières du quartier Midi montre que les erreurs commises, et parfois reconnues du bout des lèvres, ne permettent pas toujours aux acteurs à la manœuvre (toujours les mêmes depuis 30 ans) de tirer les leçons nécessaires à un avenir plus optimiste pour ce quartier et ses habitant·es bien malmené·es. Certes nous avons échappé à certaines horreurs mais le tableau en place reste peu rassurant. Les tentatives de planification de la Région continuent d'épouser les desiderata des gros propriétaires privés en place dont on imagine mal pourquoi ils défendraient les fonctions dites « faibles » de la ville si on ne leur impose pas. Et l'aspect chaotique et perpétuellement inachevé du quartier est aujourd'hui encore renforcé par le chantier pharaonique de l'insoutenable projet de Métro3. Heureusement, le feu Comité du quartier Midi a laissé des traces et des enseignements dont d'autres habitant·es et les associations ont pu se saisir. Leur vigilance et leur combat se perpétuent pour enrayer le cycle immobilier et préserver ce qui reste à défendre pour que le quartier ne se transforme pas complètement un jour en un centre d'affaires totalement dévitalisé. ★

1. Une version longue de cet article est lisible sur le site d'IEB : https://www.ieb.be/47116.
2. Pour approfondir cette saga longue et complexe, lisez le livre de G. BREËS, *Bruxelles-Midi : L'Urbanisme du sacrifice et des bouts de ficelle*, Aden, 2009 et visionnez le film du même auteur *Dans 10 jours ou dans 10 ans*, 2008.
3. Le collectif regroupe des habitants de Saint-Gilles et d'Anderlecht ainsi que le BRAL, le CRU et IEB [https://www.midimoinsune.be].
4. https://www.midimoinsune.be/2021/12/08/les-visites-de-mon-voisin-et-derive-presentent-en-video-sncb-ou-lart-de-vendre-une-muraille/
5. « Sortons l'avenir de la Gare du Midi des mains de la spéculation immobilière », carte blanche parue sur https://trends.levif.be, 30 mars 2022.

1995 MUSIC CITY OUVRE LE BAL DE LA PROMOTION IMMOBILIÈRE À TOUR ET TAXIS

Haut lieu de l'essor industriel bruxellois, le site de Tour et Taxis fait l'objet au début des années 1990 de nombreuses convoitises immobilières pour sa reconversion. Le projet Music City d'une salle de concert de 12 000 places fera l'objet d'une longue lutte des habitant·es qui s'avèrera payante. Mais ce ne fut que le coup d'envoi d'une longue saga dont le secteur privé est sorti grand gagnant, avec l'aide précieuse des pouvoirs publics…

Thyl Van Gyzegem et Valérie Laduron, Inter-Environnement Bruxelles

Au départ, c'était un terrain vierge de 45 hectares qui a longtemps appartenu à une riche famille italo-allemande, les Thurn und Taxis, qui prospéraient dans les services postaux depuis plusieurs siècles. Avec l'essor industriel du XIXe siècle, le site de Tour et Taxis devient en 1900 l'espace idéal pour établir un grand complexe multimodal de dédouanement et d'entreposage de marchandises, relié aux quais du nouveau port de Bruxelles par un faisceau de voies ferrées.

Cette activité perdure jusqu'aux années 1970, époque durant laquelle les services de douane sont restreints par la levée des barrières européennes tandis que le transit ferroviaire est affaibli par le développement massif du transport routier. À mesure que l'économie bruxelloise se désindustrialise, le site de Tour et Taxis décline. Le dernier train quitte le site en 1993, le laissant en grande partie désaffecté…

LE RÊVE AMÉRICAIN DE TOUR ET TAXIS

À peine vidé de ses fonctions, le terrain se met à susciter les convoitises. De nombreux promoteurs immobiliers souhaitent en effet racheter et reconvertir Tour et Taxis – bien que toujours propriété d'organismes publics, de la SNCB et du Port de Bruxelles[3] – pour en tirer profit. Parmi les divers projets de réhabilitation (musée, marché aux fleurs, prison (!)…), Music City tire son épingle du jeu en 1993.

Porté par la société privée flamande, Language of Forms (derrière laquelle se cache une société américaine, premier exploitant de salles de spectacle au monde) et Eurostation (filiale de la SNCB chargée de valoriser le patrimoine dont elle a la propriété), Music City projette d'ouvrir une salle de concerts de 12 000 places à l'automne 1996, de multiples autres infrastructures administratives et commerciales et 2 200 places de parking[2].

Un programme qui n'a rien à voir avec les fonctions historiques du site et qui ne répond aucunement aux besoins des quartiers populaires qui l'entourent. Si Music City n'est clairement pas tourné vers le quartier maritime, il ne s'adresse d'ailleurs pas uniquement aux Bruxelloi·es, voire aux Belges puisque l'idée est de tabler sur notre réseau dense d'autoroutes pour attirer un public français, allemand ou hollandais.

La Ville de Bruxelles, sur le territoire de laquelle le site de Tour et Taxis est entièrement situé, est divisée sur le projet. Si le bourgmestre François-Xavier de Donnea en est un fan inconditionnel, son échevin de l'urbanisme, Henri Simons déclare : « *je ne veux pas d'une cité spectacle à l'américaine avec un public qui roule en BMW, cela risque de poser des problèmes dans un quartier pauvre. La Ville attend des propositions concrètes d'intégration des jeunes dans le projet* » [3].

Mais c'est la commune de Molenbeek, dont fait partie le quartier Maritime qui jouxte le site, qui devra en supporter toutes les nuisances… sans bénéficier de la manne des taxes sur les spectacles. Alors bourgmestre, Philippe Moureaux dénonce un « *machin artificiel qui ne se branche pas sur la réalité sociologique du quartier* » [4]. La rentabilité du projet est aussi mise en doute. La Région bruxelloise, quant à elle, ne semble pas manifester de réelle opposition au projet.

Induisant la démolition d'une partie du bâti historique, Music City ne manque pas en tout cas de faire réagir les comités de quartier (Le Maritime, Marie-Christine/Reine/Stéphanie et Nord) et les associations (La Fonderie et le BRAL dans un premier temps, IEB plus tard), très critiques et qui s'uniront plus tard au sein de la Fondation T&T21. Pour l'heure, en 1995, la Fonderie propose un contre-projet de Cité des Arts et de la communication.

Guido Vanderhulst précise : « *Ce dont nous avons besoin c'est d'un projet qui implique les Bruxellois, un projet qui ait une rentabilité sociale, économique, culturelle, patrimoniale et bien entendu, financière* […] *Nous proposons de faire du site un endroit qui réconcilie la région avec son passé (industriel) et son histoire* » [5].

Pour chaque bâtiment, la Fonderie a des suggestions : la gare de marchandises, dite Gare Maritime pourrait abriter le musée fédéral du chemin de fer, l'hôtel des Postes resterait un centre régional avec des fonctions fédérales et européennes, l'entrepôt B serait reconverti en centre polyvalent tandis que les extensions abriteraient un centre industriel, des salons professionnels, des salles de répétitions, des ateliers de réparation…

Si le contre-projet n'aboutit pas, la mobilisation des habitant·es et associations continue. En 1998, malgré un avis finalement négatif de la commission de concertation organisée à la Ville de Bruxelles, un permis d'urbanisme est délivré par la Région. Plusieurs recours au Conseil d'État et certaines prises de position politiques en faveur du patrimoine aboutiront finalement à l'abandon du projet Music City à la fin de l'année 2000. Cependant la victoire des comités et associations est de courte durée, puisque les autorités s'apprêtent à prendre une décision déterminante pour l'avenir de Tour et Taxis : vendre ce terrain public au secteur privé.

Plusieurs recours au Conseil d'État et certaines prises de position politiques en faveur du patrimoine aboutiront finalement à l'abandon du projet Music City à la fin de l'année 2000.

DE CITROËN À KANAL

La saga du complexe Citroën est une histoire des luttes qui ont traversé Bruxelles, et plus singulièrement la zone du canal, mais c'est avant tout l'histoire d'un bâtiment remarquable. Couvrant tout un îlot le long du canal, les établissements Citroën agissent comme une véritable porte de ville à l'entrée de Bruxelles. Cela résulte d'une stratégie concertée de Citroën qui, dès 1925, crée son propre atelier d'architecture afin de multiplier les lieux de distribution de la marque, mais aussi d'utiliser les dernières avancées techniques pour faire la promotion de leurs produits. Les imposantes structures en verre et en acier servent donc d'écrins pour la mise en avant des voitures. Le complexe Citroën de Bruxelles est le premier garage de la marque ouvert en dehors de France. À son inauguration, en 1934, il s'agit du plus grand concessionnaire et atelier mécanique d'Europe.

Vers une procédure de classement ?

Une demande de permis déposée en 1996 concerne la démolition des ateliers afin d'en faire un complexe de 80.000 m² de bureaux pour la banque ING et de 14.000 m² de logements. Cette demande s'inscrit dans une dynamique qui traverse plus largement Bruxelles, et le reste de l'Europe, à savoir la disparition d'activités industrielles au profit de l'économie tertiarisée. Ce projet implique la disparition du bâtiment, pourtant considéré comme l'un des exemples les plus aboutis de l'architecture moderniste.

Le permis d'urbanisme pour le projet ING ne sera finalement pas délivré. Il a cependant rendu bien réelle la possibilité que Citroën ne puisse revendre son bâtiment. C'est pourquoi, en 2000, l'asbl Pétitions-Patrimoine et le Bral profitent des Journées du patrimoine pour initier une procédure de classement des ateliers Citroën. Ce classement ne sera finalement jamais obtenu, mais le PPAS Willebroeck de 2008 entérine néanmoins la valeur architecturale du site et la nécessité d'en tenir compte dans les aménagements futurs. L'issue de la saga se joue en 2015 quand, depuis le MIPIM de Cannes (grand marché international des professionnels de l'immobilier), le Ministre-Président Rudi Vervoort annonce avoir trouvé un accord pour le rachat du site par la Région de Bruxelles-Capitale pour en faire un futur Musée d'Art Moderne et Contemporain : Kanal.

Kanal, mais à quel prix !

S'il faut se réjouir que le bâtiment Citroën soit conservé et rénové dans son ensemble, cela ne peut cependant pas se faire à n'importe quel coût. À cet égard, de nombreuses critiques ont été formulées à l'encontre du projet Kanal :

- Pourquoi ouvrir un nouveau Musée d'Art Moderne et Contemporain à Bruxelles alors que la ville dispose déjà du Wiels ?
- Pourquoi payer 2 millions d'euros par an pour le partenariat avec le Centre Pompidou alors que l'on dispose de collections importantes en Belgique ?
- Comment justifier les surcoûts portant la facture de la partie immobilière du projet à plus de 225 millions d'euros ?

Malgré ces nombreuses critiques, si rien n'est jamais vraiment venu remettre en question la voilure du projet Kanal, c'est sans doute aussi parce que le cœur de celui-ci n'est pas uniquement de devenir une institution culturelle. Plusieurs déclarations politiques assument pleinement une dynamique de touristification derrière ce projet muséal. Il est d'ailleurs annoncé que plus de 60 % de sa fréquentation projetée se fera par des visiteurs venant d'en dehors de la Belgique. Une des ambitions serait que les touristes visitant la Grand-Place de Bruxelles, traversent ensuite le centre à pied jusqu'au musée Kanal. Une ambition qui viendrait pleinement justifier la mise en place du piétonnier. Et qui, en créant une nouvelle chalandise, viendrait également accélérer la montée en gamme foncière du tronçon allant de la place De Brouckère jusqu'à la petite ceinture. Si l'on ne peut que questionner cette dynamique de touristification, il faut également s'interroger sérieusement sur la capacité financière de la Région à soutenir, sur le moyen et le long terme, un projet culturel d'un tel coût. ★

Martin Rosenfeld, IEB

CHÈQUES EN BLANC POUR LE SECTEUR PRIVÉ

Les négociations avaient commencé à la fin des années 1990, elles aboutissent finalement en 2001 à la vente des deux tiers du terrain (30 hectares) à deux sociétés privées, Robelco pour la partie nord et Leasinvest Real Estate (filiale du holding Ackermans & van Haaren) réunis sous la joint-venture T&T Project [6]. Non seulement l'État choisit de renoncer à la maîtrise de son patrimoine foncier et de le confier à des promoteurs aux intérêts opposés aux besoins des habitant·es, mais il le fait pour des bénéfices dérisoires.

En effet, les montants (32,5 millions pour la partie appartenant à la SNCB + 11,7 millions d'euros pour la partie appartenant au Port de Bruxelles) sont calculés sur la base des prix des terrains industriels de l'époque et pas sur la rentabilité attendue des nouvelles fonctions visées par la promotion immobilière.

La même année, les pouvoirs publics, apparemment décidés à abonder dans le sens des promoteurs, choisissent de changer les affectations de la partie désormais privée de Tour et Taxis (via le Plan Régional d'Affectation du Sol). De fait, ils y autorisent à présent l'installation de fonctions résidentielles, administratives et commerciales, bien plus lucratives pour les nouveaux propriétaires mais ne négocient aucun mécanisme de captation des plus-values.

> L'État choisit de renoncer à la maîtrise de son patrimoine foncier pour le confier à des promoteurs et il le fait pour des bénéfices dérisoires.

L'aménagement de la partie privée de Tour et Taxis nécessite néanmoins l'élaboration préalable d'un Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS), aucun permis ne pouvant *a priori* être délivré sans celui-ci.

En 2009, alors qu'il n'y a toujours pas de PPAS en vue, la Région se dote d'un Schéma Directeur (SD), document d'orientation stratégique dont la dynamique de participation est rapidement remise en cause et estimée insuffisante par les membres des comités de quartier [7]. Le SD prévoit un programme qui entend concilier réponse aux besoins locaux et rayonnement du site à l'échelle régionale. Il propose de limiter la construction de nouveaux bâtiments et recommande de dédier cette surface à un minimum de 40 % de logements, dont 30 % de conventionnés et 20 % de logement social. Le reste de la superficie se partage entre 20 % de bureaux et 20 % d'équipements et de commerces. Une liste des équipements nécessaires est dressée : trois crèches, deux écoles primaires, une bibliothèque/médiathèque, des équipements de sport et des espaces à vocation socio-éducative.

Fin 2009, coup de théâtre : les pouvoirs publics octroient aux promoteurs un permis pour la moitié de la partie privée de Tour et Taxis, permis conçu sur la base de clauses précises permettant de se passer de PPAS. Ayant signé en 2001 un contrat d'achat avec des conditions suspensives d'obtention de permis endéans les 7 ans, les promoteurs affirment avoir dû introduire un permis de grande ampleur pour éviter la suspension de la vente [8].

Ce permis, qui ne s'encombre nullement des orientations définies dans le Schéma Directeur, ne sera jamais mis en œuvre mais servira de précédent légal à même d'orienter le contenu du futur PPAS. Les pouvoirs publics, régulièrement menacés de recours au Conseil d'État par les promoteurs, renonceront dès lors à revenir sur les autorisations délivrées afin de ne pas risquer de ralentir la reconversion du site de Tour et Taxis [9]... ➡

VERS UNE DENSIFICATION À OUTRANCE

Bien que jamais mis en œuvre tel quel, le permis délivré donnera naissance à toute une série de permis modificatifs permettant au développement du site de commencer en l'absence du PPAS. Ce saucissonnage compliquera grandement la compréhension des enjeux, la construction d'une vision d'ensemble et la participation des habitant·es et associations.

Dans les années 2010, sortent de terre les deux premiers immeubles de bureaux destinés à des administrations publiques. Le premier, surnommé « grille-pain », accueille l'administration Bruxelles Environnement qui loue le bâtiment (à une autre société privée) grâce à l'argent public pour un peu plus de 3 millions d'euros par an (contre 1,4 million d'euros payés annuellement pour son ancien siège). L'autre héberge l'administration flamande.

En 2017, 16 ans après la revente du site, le PPAS est finalement adopté. S'écartant des recommandations du Schéma Directeur sur lequel il était pourtant censé être élaboré, il ouvre grand la porte à la spéculation. La densité autorisée passe de 300 000 à 370 000 m² alors que l'on se trouve dans l'un des quartiers les plus denses de la Région qui compte 5 000 ménages par km² (contre une moyenne bruxelloise de 3 400 ménages par km²).

La proportion de bureaux autorisée est doublée tandis que les équipements tombent à 5 % de la surface constructible. En outre, le plan autorise la construction de nombreuses tours allant de 24 à 150 mètres de haut.

Quant au logement, la proportion augmente de 10 %, mais la répartition de 30 % de logements conventionnés et 20 % de logements sociaux passe à la trappe. La construction de nouveaux appartements restera essentiellement privée et vendue au prix du marché ; seuls 11 % de logements conventionnés correspondant aux charges d'urbanismes y seront prévus et plus aucun logement social ! Les nouveaux logements seront totalement inabordables à la majorité des habitant·es de la Région, et *a fortiori* aux habitant·es du quartier maritime dont le revenu médian est de 16 000 euros par an (contre une moyenne régionale de 27 000 euros).

LES POUVOIRS PUBLICS AU SECOURS DE LA SPÉCULATION

En 2018, le promoteur rénove l'ancienne Gare Maritime. En lieu et place d'équipements et commerces adressés au quartier, on y trouve notamment plusieurs magasins de design, mais aussi de produits bio et locaux, d'œuvres d'art, d'articles Apple ainsi qu'un centre de bien-être, une clinique de médecine esthétique sans oublier un Food Market aux plats de chefs étoilés. Le bureau suit la même tendance, presque uniquement dédié à des employés à haut niveau de diplôme travaillant dans des sociétés spécialisées en technologie, numérique, audiovisuel, management et communication.

> S'écartant des recommandations du Schéma Directeur sur lequel il était pourtant censé être élaboré, le PPAS ouvre grand la porte à la spéculation.

Avec son nouveau programme, le site s'éloigne définitivement des activités productives pourtant pourvoyeuses d'emplois « peu qualifiés » dont les quartiers environnants auraient besoin puisque le taux de chômage y est de 30 %[10]. Bien que mises en exergue depuis les années 90, les perspectives actuelles d'emploi local s'avèrent (quand elles existent) peu valorisantes, cantonnées aux rôles de gardiennage ou d'entretien. Trente ans plus tard, les mots du Port de Bruxelles, à l'époque copropriétaire du site, à l'encontre de Music City s'appliquent tout autant au quartier développé par Nextensa : « *Bruxelles en a marre des mégaprojets immobiliers. Il est temps de penser aux habitants et à l'emploi* ».

Pourtant le rôle des pouvoirs publics a été déterminant dans cette affaire. D'une part, ils ont levé les contraintes réglementaires, modifié les droits d'utilisation du sol et délivré les permis nécessaires ; de l'autre, ils ont contribué à faire la promotion de la zone canal via du marketing urbain et des campagnes de communication, visant à effacer les stigmates associés aux quartiers populaires concernés. En témoignent les nombreux investissements visant à faire monter le quartier en gamme et en attractivité : passerelle Suzan Daniel, parc Béco, Musée Kanal d'art contemporain, future ligne de tram pour l'accès…

Alors que le passé industriel du site ne subsiste plus que comme décor, on estime la valeur à la revente des développements immobiliers à Tour et Taxis à plus d'1 milliard d'euros, soit 25 fois la valeur d'achat des terrains. Une somme dont la collectivité ne verra pas la couleur… ★

1. BRAL, « Tour & Taxis, fondre l'héritage (monumental) dans un projet urbain concerté », octobre 2004, dossier de Bral vzw.
2. G. ORIGER, « Vingt ans de politique portuaire à Bruxelles (1993-2012) II. Contrats de gestion 1994-1999 et 2002-2007 », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, 2014/26-27 (n° 2231-2232), p. 5-100.
3. « Fleuron industriel pour Show-Bizz ambitieux », *Ville et Habitant* n°280, 1998.
4. « Music city revient au-devant de la scène ». *Le Soir*, 26 octobre 1995.
5. « Une vitrine du 20e siècle », *La Libre*, 22 juillet 1995.
6. En 2015, l'un des propriétaires vendra ses parts à l'autre. La partie privée de Tour et Taxis est maintenant la propriété exclusive de la société Nextensa, toujours filiale du holding Ackermans & van Haaren.
7. COMITES DE QUARTIER LE MARITIME et MARIE-CHRISTINE/REINE/STEPHANIE, « Tour & Taxis, encore… », Texte de base des principes et conditions des comités d'habitants pour la mise en place d'une réflexion commune sur l'avenir de Tour et Taxis et des quartiers environnants, 25 août 2005.
8. M. DE BIEVRE (CEO de Project T&T), cité dans la retranscription de son intervention dans le cadre de la 39e école urbaine de l'ARAU [https://www.arau.org].
9. Entretien avec Perspetive.Brussels, 1er mars 2024.
10. PERSPECTIVE.BRUSSELS, « Tour et Taxis, diagnostic territorial et focus sur les équipements d'intérêt public », étude, novembre 2020 [en ligne].

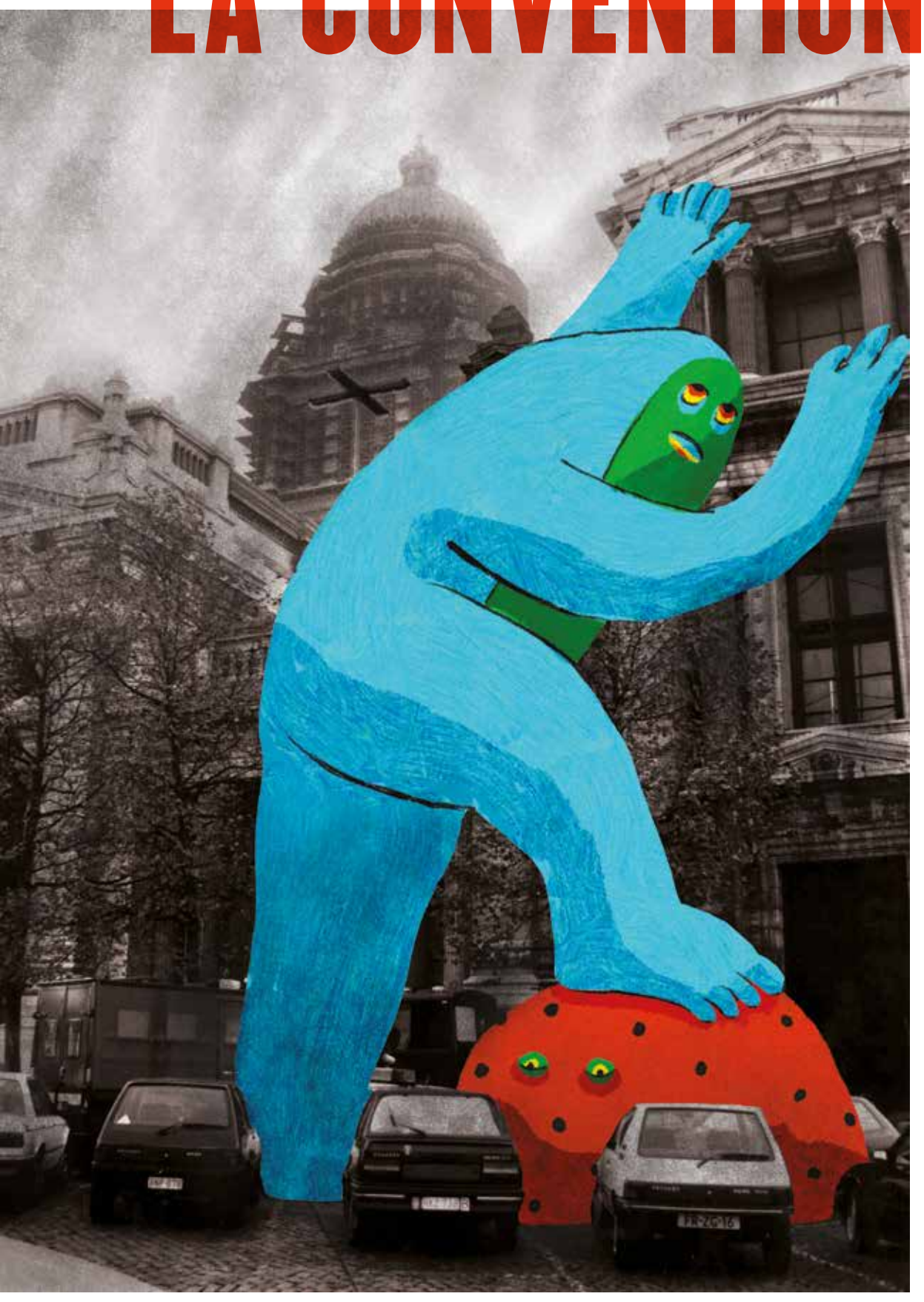
« LAKE SIDE », ENQUÊTE PUBLIQUE IMMINENTE

« Lake Side » est la dernière phase à Tour et Taxis de ce qui est vendu comme un écoquartier durable et intelligent, ancré dans une économie qui tourne autour de la technologie et de l'esprit d'entreprise, lieu de consommation culturelle et festive à destination des touristes et des classes supérieures. Au menu, une dizaine de tours supplémentaires, dont une de 127 mètres, avec des bureaux et 747 appartements dont la majorité seront de haut standing. Quelques logements conventionnés, correspondant au minimum légal du PPAS (11 % sur les 185 000 m² de logements), feront exception. Le projet devrait passer à l'enquête publique sous peu, si ce n'est pas encore le cas à l'heure de lire ces lignes. L'occasion d'interpeller les communes de la Ville de Bruxelles et de Molenbeek sur cette densification à outrance qui pourrait ne développer aucun logement social.

« Bruxelles en a marre des mégaprojets immobiliers. Il est temps de penser aux habitants et à l'emploi ».

1998 LA CONVENTION D'AARHUS

LEVIER MAJEUR DE LA DÉMOCRATIE PARTICIPATIVE DANS LE DOMAINE DE L'ENVIRONNEMENT



En droit international, l'accès à l'information, la participation du public et l'accès à la justice en matière d'environnement sont régis par la célèbre Convention d'Aarhus, conclue sous les auspices des Nations Unies en 1998. L'objectif poursuivi par la Convention d'Aarhus est de permettre, en donnant voix au public, l'adoption de meilleures décisions en matière environnementale et l'application efficace de celles-ci.

Sophie Charlier, Inter-Environnement Bruxelles

Si les principes sont prometteurs, la mise en œuvre est imparfaite.

Si la Convention d'Aarhus est un pan incontournable de la démocratie, il est de la nature du Pouvoir de ne pas aimer se partager. Le gouvernement bruxellois a ainsi, au fil du temps, élaboré diverses stratégies de contournement du débat public. Face à des manquements parfois élémentaires dans le respect des procédures mises en place sur la base de la Convention, habitant·es et associations, dont IEB, se voient obligé·es de se tourner vers la justice pour ramener les autorités publiques à des attitudes plus raisonnables et respectueuses. Ce rôle des associations environnementales a par ailleurs été voulu par la Convention d'Aarhus.

Le manque d'implication et de sensibilisation du public serait une des causes de la dégradation de l'environnement. Dans le fil de la déclaration de Rio de Janeiro sur l'environnement et le développement de 1992, aux termes de laquelle est établi que « *la meilleure façon de traiter les questions d'environnement est d'assurer la participation de tous les citoyens concernés, au niveau qui convient* » [1], trente-neuf États européens – dont la Belgique – ont signé, le 25 juin 1998, la Convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement. La Convention d'Aarhus crée trois instruments de procédure, qui correspondent aux trois piliers de la Convention : le droit à l'information, le droit à la participation et, enfin, le droit de recours. Elle s'applique en matière d'environnement au sens large, en ce compris l'urbanisme.

PREMIER PILIER : LE CITOYEN DOIT AVOIR ACCÈS À L'INFORMATION

En matière de droit à l'information (premier pilier), la Convention d'Aarhus contient un régime de publicité active et un régime de publicité passive.

Selon le régime de publicité active, les autorités publiques, qu'il s'agisse des communes ou des instances régionales, ont l'obligation de diffuser d'initiative certains documents administratifs. Les documents ainsi visés sont, entre autres, les plans et programmes adoptés en ➡

matière d'urbanisme et d'environnement (PRAS, PPAS, PAD, RRU, COBRACE, Good Move, plan de gestion de l'eau, etc.) ou encore les permis d'urbanisme, de lotir et d'environnement qui ont fait l'objet d'un rapport ou d'une étude d'incidences sur l'environnement, à savoir les permis autorisant des projets de grande ampleur. En Région de Bruxelles-Capitale, ces documents doivent apparaître sur le site Internet des différentes autorités, au sein d'une rubrique « transparence »[2].

La publicité passive est le droit des particuliers de solliciter la communication de certaines informations en matière d'environnement et, corrélativement, l'obligation des autorités publiques de laisser l'accès à ces informations. Le demandeur d'accès à l'information ne doit pas justifier d'un intérêt. En revanche, il existe des motifs légitimes de refus (demande abusive, document incomplet, document confidentiel, etc.). À ce titre, toute personne peut demander et obtenir de l'administration qu'elle lui communique, par exemple, un permis d'urbanisme autorisant un projet destiné à s'implanter dans son quartier, mais aussi le dossier de demande de permis et les avis émis par les différentes instances administratives (la CRMS, Bruxelles Environnement, le fonctionnaire délégué, la commission de concertation, etc.) au cours de la procédure de délivrance du permis, et ce, même en dehors de la période d'enquête publique[3].

Il arrive fréquemment que les autorités rejettent une demande d'accès à l'information sans fondement légal apparent. Récemment encore, on nous a refusé la communication d'un permis d'urbanisme au motif que…le délai de recours au Conseil d'État n'avait pas encore expiré.

La Convention d'Aarhus exige qu'une procédure de recours soit organisée par les États membres ; en Région de Bruxelles-Capitale, l'instance de recours est la Commission d'accès aux documents administratifs (CADA). En mai 2022, IEB a sollicité de l'administration de l'urbanisme (Urban.brussels) qu'elle lui communique la copie des procès-verbaux des réunions de projet du premier trimestre 2022[4]. Face au silence persistant de l'administration, IEB s'est résolue à saisir la CADA, laquelle a considéré que la demande d'IEB n'était pas abusive et a enjoint à Urban de lui communiquer les documents demandés.

> Les autorités publiques ont l'obligation de diffuser d'initiative certains documents administratifs.

DEUXIÈME PILIER : LE CITOYEN DOIT POUVOIR PARTICIPER À LA DÉCISION

Ensuite, la Convention d'Aarhus prévoit la possibilité pour les particulier·es de participer au processus décisionnel en matière environnementale (deuxième pilier). À Bruxelles, cette forme de participation du public s'exerce principalement dans le cadre de la délivrance des permis (d'urbanisme, de lotir, d'environnement), d'une part, et de l'élaboration des plans et programmes (PRAS, PPAS, RRU, PAD, COBRACE, Good Move, plan de gestion de l'eau, etc.), d'autre part. Elle se matérialise par l'organisation d'une enquête publique et, dans certains cas, d'une réunion de la commission de concertation.

À lire la Convention, la participation du public doit commencer au début de la procédure, « *lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence* »[5]. À Bruxelles, il est rare que le projet fasse l'objet de modifications substantielles à la suite de l'enquête publique, l'autorité compétente et le demandeur de permis étant le plus souvent parvenus à une forme d'accord sur le projet avant le début de celle-ci.

> La participation du public doit commencer au début de la procédure, « *lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence* ».

Ceci est d'autant plus vrai que la réforme du CoBAT de 2017 a supprimé, pour ce qui concerne les projets soumis à étude d'incidences sur l'environnement, l'étape d'élaboration d'un cahier des charges spécifique au projet par le comité d'accompagnement, après enquête publique et avis de la commission de concertation[6]. L'enquête publique sur le cahier des charges et l'avis de la commission de concertation qui lui faisait suite constituaient une étape essentielle de la procédure d'évaluation des incidences, dès lors qu'elle permettait au public concerné de donner son avis, à un moment adapté de la procédure, sur :

- les éléments qui doivent être particulièrement étudiés dans l'étude d'incidences ;
- l'aire géographique de l'évaluation des incidences du projet ;
- les impacts cumulatifs à prendre en considération avec les projets existants ou envisagés ;
- les alternatives ou variantes d'implantation et de réalisation.

Grâce à la vigilance d'un habitant et avec l'appui d'IEB, un recours en annulation a été introduit contre cette réforme devant la Cour constitutionnelle. Un des moyens d'annulation dénonce, sur la base notamment de la Convention d'Aarhus, la suppression de l'enquête publique sur le projet de cahier des charges de l'étude d'incidences. La Cour ne nous a cependant pas suivis sur ce point, considérant qu'il ne s'agissait pas d'une régression sensible du niveau de protection de l'environnement. Ceci dit, de plus en plus de voix s'élèvent au sein de l'administration de l'urbanisme pour réinstaurer cette étape clé du processus de délivrance des permis.

En outre, depuis peu, en Région de Bruxelles-Capitale, le·a demandeur·euse de permis a l'obligation de déposer son dossier sur la plateforme Openpermits pendant la durée de l'enquête publique. C'est une très bonne chose, qui facilite grandement l'accès aux documents et donc la participation du public. Toutefois, des manquements sont régulièrement observés : certains documents ne sont pas accessibles dès le début de l'enquête publique, d'autres sont tout simplement absents. C'est ainsi, par exemple, que Bpost a omis de charger sur Openpermits l'étude d'incidences sur l'environnement et les plans de son projet de parking de 678 emplacements à Anderlecht, se contentant de rendre disponibles le formulaire de demande de permis et une note explicative de deux pages. Un comble pour une société anonyme de droit public ! À la suite d'un courrier de notre avocat, les documents ont été déposés et l'enquête publique recommencée.

TROISIÈME PILIER : LE CITOYEN DOIT POUVOIR RECOURIR AU JUGE

Enfin, la Convention d'Aarhus s'efforce de promouvoir un large accès à la justice (troisième pilier). Elle règle spécialement l'accès à la justice des associations qui se donnent pour objet la protection de l'environnement. En substance, on présuppose que les associations œuvrant en faveur de la protection de l'environnement ont un intérêt suffisant dans le cadre de recours contre les projets qui ont ou sont susceptibles d'avoir un effet important sur l'environnement au sens de la Convention. Le Comité d'examen du respect des dispositions de la Convention a déjà condamné la jurisprudence du Conseil d'État relative à l'intérêt à agir des organisations de protection de l'environnement, considérant qu'elle faisait une lecture restrictive de la Convention et ne reflétait pas l'objectif d'un large accès à la justice[7]. À force de recours introduits par des associations, dont IEB, la jurisprudence du Conseil d'État a évolué dans le bon sens dans la période récente. Le débat démocratique en sort ainsi grandi.

La Convention d'Aarhus ne garantit pas comme tel un droit à la protection de l'environnement. En reconnaissant à toutes et tous le droit d'être informé·e, de participer au processus décisionnel et d'agir en justice, elle n'en constitue pas moins une avancée majeure pour la démocratie participative dans le domaine de l'environnement. Si les principes sont prometteurs, la mise en œuvre est imparfaite. Nous en avons vu quelques exemples. Les habitant·es et les associations, visé·es au premier chef par la Convention, répondent cependant présent·es pour défendre et faire vivre les droits procéduraux qui leur sont ainsi reconnus. ★

1. Principe n° 10.
2. Décret et ordonnance conjoints du 16 mai 2019 relatifs à la publicité de l'administration dans les institutions bruxelloises, art. 6 et s., spéc. 12 et 14. Cette obligation n'est pas toujours bien respectée, surtout en ce qui concerne les permis d'urbanisme, de lotir et d'environnement qui ont fait l'objet d'une étude ou d'un rapport d'incidences sur l'environnement.
3. Décret et ordonnance conjoint du 16 mai 2019, préc., art. 17 et s.
4. Organisées dans le cadre de la procédure de délivrance des permis d'urbanisme, les réunions de projet sont des sortes de pré-concertation, à huis clos, entre les autorités administratives et les porteur·euses de projets. Ces négociations derrière portes closes rendent souvent caduc le processus de concertation, les riverain·es se voyant régulièrement opposer que le projet qui leur est soumis est le fruit d'un subtil équilibre longuement négocié auquel il serait risqué de toucher. De surcroît, les procès-verbaux des réunions de projet, lorsqu'ils existent, ne sont pas librement accessibles, renforçant le sentiment de mystification des habitant·es.
5. Art. 6, § 4, de la Convention.
6. Le cahier des charges de l'étude d'incidences sur l'environnement est désormais fondé sur un modèle-type de cahier des charges et est arrêté par le comité d'accompagnement sans mesure particulière de publicité préalable.
7. ACCC, Conclusions et recommandations au sujet de la communication ACCC/C/2005/11 relative au respect par la Belgique des obligations découlant de la Convention d'Aarhus pour ce qui est du droit des associations de défense de l'environnement à l'accès à la justice, 16 juin 2006.

LES EXPROPRIATIONS FERROVIAIRES DE LA 2005 RUE DU PROGRÈS

2005. Infrabel et la Région bruxelloise font savoir que la construction d'un viaduc ferroviaire aura pour conséquence la démolition d'un pan de la rue du Progrès et l'expulsion de plus de 200 habitant·es. Retour sur une lutte d'un quartier populaire et l'incurie d'Infrabel.

Claire Scohier, Inter-Environnement Bruxelles

La rue du Progrès, dans le quartier Nord, a sa vie intrinsèquement liée à celle du développement ferroviaire. De 1850 à 1890, ce quartier va en effet muer en fonction de celui-ci, accueillant entrepôts et industries directement liés à la présence du chemin de fer. La rue du Progrès va subir l'impact de l'élargissement de la zone ferroviaire et verra son bâti amputé à de nombreuses reprises. La rue fut d'ailleurs ainsi dénommée pour rappeler l'impressionnante extension et évolution qu'a connues le quartier suite à la construction de la gare du Nord.

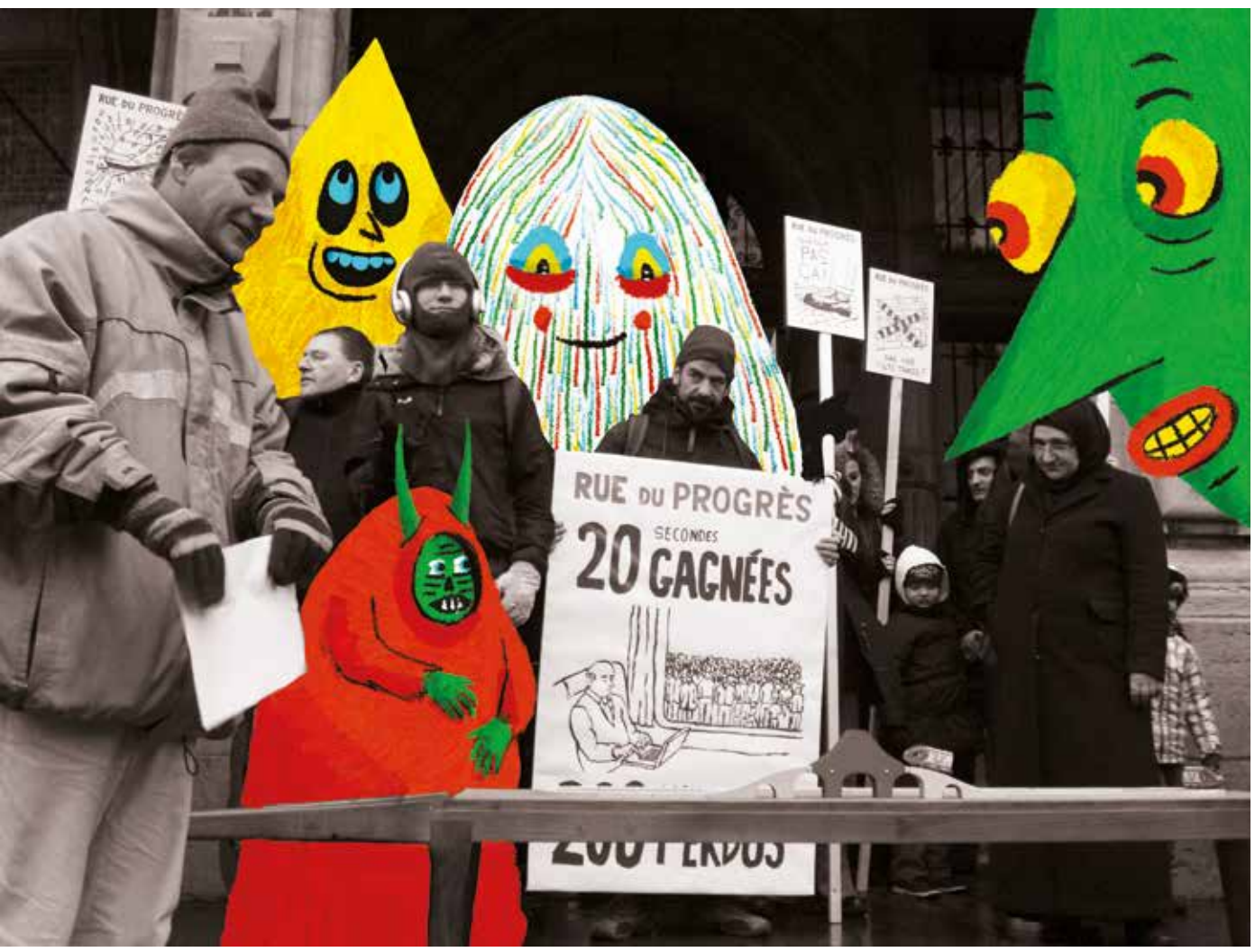
UN PROJET DU RAIL QUI RAIE LES HABITANT·ES

Des décennies plus tard, en 2005, Infrabel et la Région bruxelloise font savoir qu'un viaduc ferroviaire doit être réalisé dans la zone dite du Quadrilatère Nord, nœud important du réseau ferroviaire belge à l'extrémité de la Jonction qui répartit les trains sur les six voies de cette dernière. Le cisaillement entre une voie lente (la ligne 50 Dendermonde) et une voie rapide (la ligne 36N Liège-Cologne), à hauteur de la rue du Progrès, freine les objectifs de performance de la SNCB. Pour y porter remède, une des solutions consiste à faire passer la voie rapide sur un viaduc 9 m au-dessus de la voie lente afin de permettre l'accroissement des relations rapides sur la L36N sans interférer avec la mise en place du RER sur la L50.

Selon Infrabel, ce résultat ne peut être atteint sans démolir une trentaine d'habitations de la rue du Progrès, soit un pan entier de la rue, habité par 85 ménages, soit 218 habitant·es. Une bonne partie d'entre ell·eux sont locataires et ne bénéficient pour ainsi dire d'aucune protection légale en cas d'expropriation ; iels ont très peu de chance de pouvoir se reloger dans le quartier, d'une part, et à des conditions financières similaires, d'autre part.

Quelques soirées d'information sont organisées par la commune de Schaerbeek pour informer les habitant·es des conséquences que le projet fait peser sur leur logement. Les mois passent, un cahier des charges est établi en vue de l'élaboration du rapport qui devra analyser l'impact environnemental du projet. Le 21 avril 2006, la Commission de concertation rend un avis favorable sur le projet de cahier des charges en vue de l'étude d'incidences du projet et un comité d'accompagnement composé des communes concernées (Schaerbeek et Bruxelles-Ville) et des administrations régionales compétentes est institué, comité auquel IEB et le BRAL sont invités à titre d'observateurs. Infrabel présentera le projet de base ainsi que quelques alternatives en balayant rapidement la seule alternative permettant pourtant d'éviter les expropriations, l'alternative OF5. Celle-ci consiste en la création d'un viaduc en intérieur de voie comme il en existe déjà, notamment à la gare du Midi, plutôt qu'en bordure des voies comme le prévoit le projet de base.

Il faudra quatre réunions pour que le comité d'accompagnement demande au bureau d'études que l'OF5 fasse l'objet d'une analyse d'impact approfondie au même titre que le projet de base. Mais pour Infrabel, les objectifs de rentabilité, capacité et rapidité doivent être les déterminants de la décision. *In fine*, l'alternative OF5 sera rejetée aux motifs qu'elle « *ne répond pas aux objectifs que l'on est en droit d'attendre d'une nouvelle infrastructure conçue pour minimum 100 ans* [...] *dans une vision à long terme et à l'échelle macroscopique du réseau de transport* ». ➡



Le cisaillement entre une voie lente et une voie rapide, à hauteur de la rue du Progrès, freine les objectifs de performance de la SNCB.

L'UTILITÉ PUBLIQUE FERROVIAIRE AU-DESSUS DU DROIT AU RELOGEMENT

La situation fragile des habitant·es explique sans doute les précautions prises par le comité d'accompagnement dans sa déclaration de clôture du 6 juin 2008 : il reconnaît la pertinence du projet de base mais émet des recommandations pour pallier ses conséquences dommageables notamment l'adoption d'une convention préalable à la délivrance du permis prévoyant la mise sur pied d'un fonds d'accompagnement des locataires et imposant la reconstruction d'une quantité équivalente de logements dans la zone si possible avant le démarrage du chantier, et ce, afin de pouvoir reloger les habitant·es expulsé·es.

Cette recommandation découle en fait directement du PRAS dont la prescription 0.12 prévoit très clairement que tout logement supprimé en zone de logement, ce qui est le cas, soit compensé par la même superficie de logements à créer dans la zone. L'étude d'incidences prévoyait d'ailleurs que le projet inclue la reconstruction d'une superficie affectée au logement au moins égale à la superficie existante, soit l'équivalent de 85 logements, pour une surface d'environ 9 000 m².

Le 12 juin 2008, Infrabel annonce aux habitant·es qu'après avoir examiné toutes les alternatives, il a le regret de leur faire savoir que seul le projet entraînant leur expropriation pour cause d'utilité publique est envisageable. Les habitant·es reçoivent la nouvelle abattu·es et résigné·es. L'utilité publique du projet règne sans appel. Les habitant·es doivent se sacrifier pour l'intérêt général.

DES PROMESSES RESTÉES SANS LENDEMAIN

Le 24 avril 2009, la Commission de concertation en vue de la délivrance du permis a lieu à la commune de Schaerbeek. Bien que découragé·es, les habitant·es sont présent·es en masse, soutenu·es par les associations et le comité du quartier Midi lui-même victime des développements liés entre autres aux projets SNCB. La commune de Schaerbeek se prononce en défaveur du projet à moins qu'une kyrielle de conditions ne soient remplies. Le 15 mai, la Commission de concertation se prononce. Elle remet un avis favorable conditionné notamment par la signature d'une convention prévoyant la mise en place de mesures d'accompagnement au relogement des habitant·es (création d'un fonds d'indemnisation, suivi social et administratif des locataires). Mais la demande de reconstruction de logements dans la zone, elle, a totalement disparu !

De son côté, la commune de Schaerbeek passe une convention avec Infrabel pour accompagner les locataires. Mais tour de passe-passe, la convention dite de « relogement » s'est transformée en « *convention relative à la gestion des immeubles expropriés de la rue du Progrès et à l'accompagnement des habitants de ces immeubles* ». Les locataires peuvent ainsi tabler sur une indemnité allant de 3 000 à 15 000 euros, montant qui peut sembler coquet au premier abord, mais ne sera dû qu'aux plus ancien·nes et fondra rapidement comme neige au soleil vu le doublement du prix du loyer auquel ces locataires risquent d'être confronté·es.

> En attendant, les habitant·es vivent au jour le jour, n'osant plus rénover leurs habitations.

Le Comité de Quartier Midi, Pétitions-Patrimoine, le Bral et IEB s'allient pour faire savoir à la presse qu'ils exigent d'Infrabel qu'elle s'engage à reconstruire, dans le quartier, l'équivalent du logement démoli par son projet et à y reloger les habitant·es expulsé·es [1].

DES HABITANT·ES SOUS PRESSION MAIS MOBILISÉ·ES

Loin de se contenter d'attendre passivement la destruction possible de leurs maisons, plusieurs habitant·es de la rue du Progrès vont commencer à se rassembler et à s'organiser soutenu·es par IEB, le Comité du quartier Midi, l'Union des locataires du Quartier Nord et la Fébul. En décembre 2010, iels constitueront le Comité Progrès-Nord pour marquer le caractère collectif de leur démarche et établiront un cahier de revendications à l'attention de la commune, de la Région et d'Infrabel.

Pendant ce temps, Infrabel commence à négocier tranquillement, au cas par cas, alors qu'aucun permis n'est délivré, le rachat des maisons. En cas d'acquisition, les locataires occupants subissent les pressions d'Infrabel et du comité d'acquisition pour signer une convention par laquelle ils renoncent à leur droit moyennant le versement d'une indemnité de 5 000 euros. Les habitant·es, pour la plupart peu au courant de leurs droits et éprouvant des difficultés à lire et comprendre ce document, signent et renoncent à leurs droits.

> En septembre 2022, les habitant·es recevaient un courrier leur annonçant que le projet de viaduc était « suspendu ».

La raison d'être du Comité sera précisément de collectiviser les problèmes, de s'échanger des informations et de faire le bilan de la situation de chacun·e tout en tentant de rester solidaires, locataires et propriétaires. Il organise une conférence de presse pour faire part de ses revendications à la commune de Schaerbeek, à la Région bruxelloise et à Infrabel [2]. Deux semaines plus tard, ils interpellent le conseil communal de Schaerbeek sur l'insuffisance des mesures mises en place par la commune pour leur garantir un véritable droit au relogement [3]. L'énergie déployée ne sera pas en pure perte. Les conseillers communaux interpellés reconnurent l'insuffisance des mesures prévues pour garantir un droit au relogement.

LA STRATÉGIE DU POURRISSEMENT

En mars 2011, Emir Kir, alors secrétaire d'État à l'urbanisme en charge de la délivrance du permis, accepte de rencontrer les habitant·es. À cette occasion, il confirmera l'engagement pris par sa prédécesseure, Mme Dupuis en 2006, à explorer des pistes de reconstruction de logements au profit des habitant·es. En attendant, les habitant·es vivent au jour le jour, n'osant plus rénover leurs habitations. Des réunions sont organisées par la commune de Schaerbeek avec les habitant·es du côté des maisons non expropriées pour déjà décider du futur de la rue, une fois les maisons démolies et le viaduc construit.

En octobre 2012, suite aux élections communales, Rachid Madrane remplace Emir Kir comme secrétaire d'État, ce dernier endossant le rôle de bourgmestre de Saint-Josse. Les habitant·es craignent que le gouvernement bruxellois ne profite de la période de latence post-électorale pour délivrer le permis d'urbanisme. Interpellé en mai 2013 en Commission d'aménagement du territoire, le nouveau secrétaire d'État semble se défiler. Tout le monde est responsable mais tout le monde reste les bras croisés. Pourtant reconstruire de quoi loger les 85 ménages coûterait de l'ordre de 8 millions d'euros à Infrabel. Une paille à côté des 312 millions qu'a coûté la gare des Guillemins !

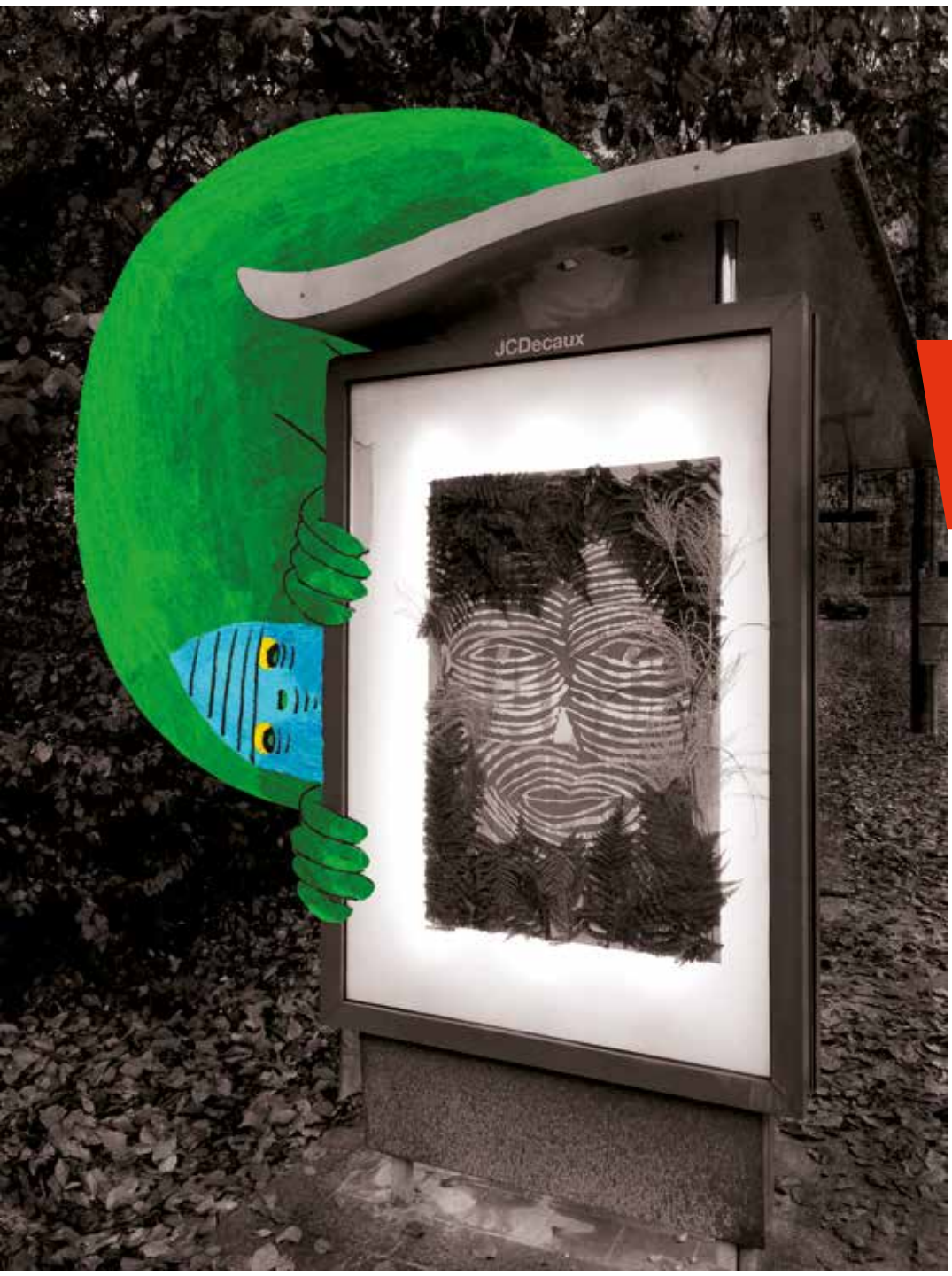
LA VIE EN SURSIS

Dans le même temps, dans la mesure où Infrabel acquiert peu à peu les maisons visées par la démolition, se pose inévitablement la question du vide ainsi créé dans la rue. C'est pourquoi, en juin 2009, une convention est négociée entre l'asbl Woningen 123 Logements et Infrabel afin de permettre l'occupation temporaire de logements en attendant leur démolition, initialement planifiée en 2012. En 2011, la gestion de l'ancienne Poissonnerie sera transférée à l'asbl Woningen 123 : le lieu accueillera des personnes à revenu modeste aux étages et une permanence d'aide à la recherche d'un logement une fois par semaine, un studio d'enregistrement au sous-sol et diverses activités culturelles au rez-de-chaussée. Infrabel financera un poste de travail mi-temps pour assurer le suivi des maisons prises en gestion. Ainsi, ce sont peu à peu des personnes précaires qui prendront la place des résidents historiques. Ils ne paient pas de loyer réel, mais une contribution mensuelle au coût de gestion. En 2023, Infrabel avait ainsi récupéré presque toute la rue : seules 7 des 26 maisons sont restées dans les mains de leur propriétaire historique.

En septembre 2022, les habitant·es recevaient un courrier leur annonçant que le projet de viaduc était « suspendu » (*sic !*). Et pour cause, rien dans le plan d'investissement pluriannuel actuel, aucun budget n'a été inscrit pour réaliser ce projet. Autrement dit, aucun chantier ne démarrera avant 2032. Selon des riverain·es, deux des maisons rachetées par Infrabel ont été déclarées inhabitables. De façon générale, les maisons se dégradent. Cela fait près de 20 ans qu'elles sont en sursis, comme tous ceux qui y vivent. L'asbl Woningen 123 Logements ne gère plus que cinq maisons et son travailleur a peu de ressources pour faire quoi que ce soit face à l'état désastreux des maisons.

Qui est responsable de cette situation ? Les habitant·es précaires ou Infrabel qui a laissé perdurer cette situation scandaleuse depuis près de vingt ans ? ★

1. Communiqué de presse du 28 mai 2009, « Projet ferroviaire du Quadrilatère Nord : la concertation fait fi du Plan Régional d'Affectation du Sol et du droit au logement » [https://www.ieb.be/1842]
2. Communiqué de presse du 3 février 2011, « Expropriations rue du Progrès : nous ne partirons pas d'ici si on ne nous reloge pas ! ».
3. « Au Progrès les habitants ne perdent pas le Nord » [https://www.ieb.be/2956].



2008 VILLO

LE SERVICE PUBLIC BRUXELLOIS ASSURÉ PAR UN PARTENAIRE PRIVÉ

En novembre 2008, le gouvernement de la Région bruxelloise, représenté par son ministre de la Mobilité, Pascal Smet, signe une convention pour l'exploitation d'un système de vélo en libre-service : Villo ! Cette concession, d'une durée de quinze années, est financée par la publicité. C'est la société JCDecaux qui sera responsable de son exploitation. Le système, en lui-même, est mis en service en mai 2009 dans quatre communes pilotes.

Olivier Fourneau, IEB

Si la Région a voulu mettre en place un service public de vélos partagés, c'était pour répondre à divers enjeux majeurs. Il s'agissait d'encourager la pratique du deux roues, mais il fallait aussi affirmer la prééminence de la Région et éviter que les communes ne se trouvent pourvues de systèmes concurrents et incompatibles entre eux (rappelons que dès 2006, la Ville de Bruxelles avait instauré sur son territoire un système comparable mais à plus petite échelle, nommé « Cyclocity »). Les systèmes de vélo en libre-service commençaient à faire fureur au sein des métropoles européennes (Lyon, Vienne, Paris ou Barcelone) : la Région devait s'inscrire dans la tendance et éviter de se montrer à la traîne.

Or, ce système public de vélos en libre-service a une particularité : il est assuré par une société publicitaire, JCDecaux. Depuis plusieurs décennies, celle-ci se propose d'installer et d'entretenir divers services du quotidien à Bruxelles. Pour rétribution, elle reçoit une concession lui permettant d'exploiter des dispositifs publicitaires et de monétiser l'audience passant sur les axes de circulation. Notoirement active à Bruxelles dans la gestion et l'entretien des abribus, elle a trouvé dans ce système de transport un créneau pour élargir ses activités. Alors bien sûr, ces partenariats public-privé sont présentés comme une relation où tous les partis sont gagnants. JCDecaux assume en effet la majorité des coûts et la Région profite d'un service. Cependant, ces concessions sont des accords commerciaux contraignants, ne pouvant pas être révoquées sans compensation tout en obligeant la puissance publique sur un temps long.

LA CONVENTION

Le service est donc le suivant ; la société commerciale JCDecaux s'engage à installer, gérer et administrer une flotte de cinq mille vélos installés dans 350 stations mise à la disposition du public. En échange de ce service, la Région rémunère la société par 840 m² de publicité [1] (double face) à installer au sein de l'agglomération. Il faut souligner que ces espaces publicitaires bénéficient d'un régime fiscal particulier : 45 dispositifs de 8 m² sont exemptés de redevances sur l'occupation des sols sur les voiries régionales. Les taxes communales sont quant à elles elles plafonnées à 75 € du m² (soit la moitié du prix en vigueur à la Ville de Bruxelles à cette époque) [2].

> Ce système public de vélos en libre-service a une particularité, il est assuré par une société de publicitaire : JC Decaux.

Outre ces conditions très avantageuses, la mise en place d'un service public par un opérateur privé contribue à atténuer les frontières entre ce qui relève de la chose publique et de l'intérêt privé. L'emplacement des stations par exemple est déterminé en concertation entre le concédant et le concessionnaire. En cas de désaccord, c'est JCDecaux qui tranche. Pour garantir une implantation rapide du système, le pouvoir public s'engage en vertu de l'article 14 de la convention « *à obtenir les permis d'urbanisme requis pour les stations de location de vélos et des dispositifs de publicité correspondants* ». Cette clause a pour implication que c'est le ministre de la mobilité qui introduit la demande du permis des stations et des panneaux promotionnels au fonctionnaire délégué relevant de l'autorité de son propre gouvernement.

L'emplacement des stations est déterminé en concertation entre le concédant et le concessionnaire. En cas de désaccord, c'est JC Decaux qui tranche.

TROP VITE

Revenons-en à la chronologie : en mars 2008, la Région bruxelloise lance un appel d'offres afin de mettre en place un système de vélos partagés. Une demi-année plus tard, le secrétaire d'État à la mobilité, Pascal Smet, attribue déjà le marché au concessionnaire. Les élections régionales arrivent en juin 2009 et le temps presse. Il s'agit donc d'introduire une demande pour l'implantation des premières stations. Le 21 avril 2009, à peine six mois plus tard, la commission de concertation de la Ville de Bruxelles rend un avis favorable pour implanter 57 stations de Villo sur son territoire. L'avis est disponible dans l'heure suivant la commission de concertation. IEB déclare à l'époque « *Peut-on raisonnablement considérer que la commission ait pu, en l'espace d'une heure, procéder à une délibération et que l'administration ait eu le temps de rédiger un avis de quatre pages passant en revue les 57 stations concernées ? Peu probable ! L'avis ne répond d'ailleurs pas à la majorité des interrogations soulevées et notamment pas à une question de taille: la violation du règlement régional d'urbanisme !* ». L'objection a son importance, car sept de ces stations projetées induisent des publicités en zone interdite par le RRU. Il faut dire que le pouvoir public considère que ces travaux sont directement liés à l'exercice de ses missions. En conséquence, nombre de dispositifs publicitaires ont été implantés en violation des règlements.

IEB a introduit dans la foulée un recours en annulation du permis d'urbanisme autorisant les stations Villo et les dispositifs publicitaires associés sur le territoire de la Ville de Bruxelles. L'association n'est pas la seule à se pourvoir en justice. Les communes de Schaerbeek et d'Etterbeek introduisent un recours au Conseil d'État concernant la légalité même de la convention. Elles considèrent qu'en l'état, la convention n'a pas été approuvée par le pouvoir législatif bruxellois et qu'elle est donc dénuée de légalité. Dans un avis oral, l'auditeur donne raison aux communes et la Région confectionne dans l'urgence, deux ans plus tard, une ordonnance à effet rétroactif réglant l'exploitation d'un service public de location automatisée de vélos.

Alors que la Région avance au bulldozer pour essayer d'imposer son système de vélos partagés, force est de constater que le système ne s'implémente pas aussi rapidement qu'attendu. En 2010, seules 85 stations sur les 200 sont en service. La Région acte cet état de fait dans un avenant au contrat avec JCDecaux en 2011. Ce dernier revoit le nombre de stations initialement prévu à la baisse mais prolonge la convention de deux années, jusqu'en septembre 2026.

Nombre de dispositifs publicitaires ont été implantés en violation des règlements.

POUR LE PIRE

En 2018, la Région signe l'avenant 3 à la convention initiale afin d'électrifier un tiers de la flotte bruxelloise. En raison des rigidités du système, la motorisation des vélos se fait via des batteries amovibles qui doivent être louées par l'utilisateur. Loin d'être une réussite, ce dispositif sera suspendu pendant dix mois entre 2021 et 2022 pour cause de batteries défectueuses. À ce jour, le taux de rotation d'un eVillo ! est estimé à moins d'un mouvement par jour. Si le succès n'est pas au rendez-vous, JCDecaux a lui bien reçu des compensations substantielles pour la mise en place de cette usine à gaz : il a pu transformer un tiers de ses panneaux traditionnels en dispositif LED.

Encore une fois, cette décision unilatérale déclenche la fureur des communes. Plusieurs d'entre elles[3] introduisent dès lors un recours auprès du gouvernement bruxellois contre ces panneaux « vidéo ». Les motifs ne manquent pas. Ils sont à la fois énergivores et menacent la sécurité routière. Par ailleurs, les pouvoirs communaux sont contraints d'utiliser des moyens juridiques puisque les avis négatifs des commissions de concertation sont systématiquement rejetés au motif que « *le dispositif est nécessaire à la réalisation de la politique d'intérêt général menée par la Région en matière de mobilité* ».

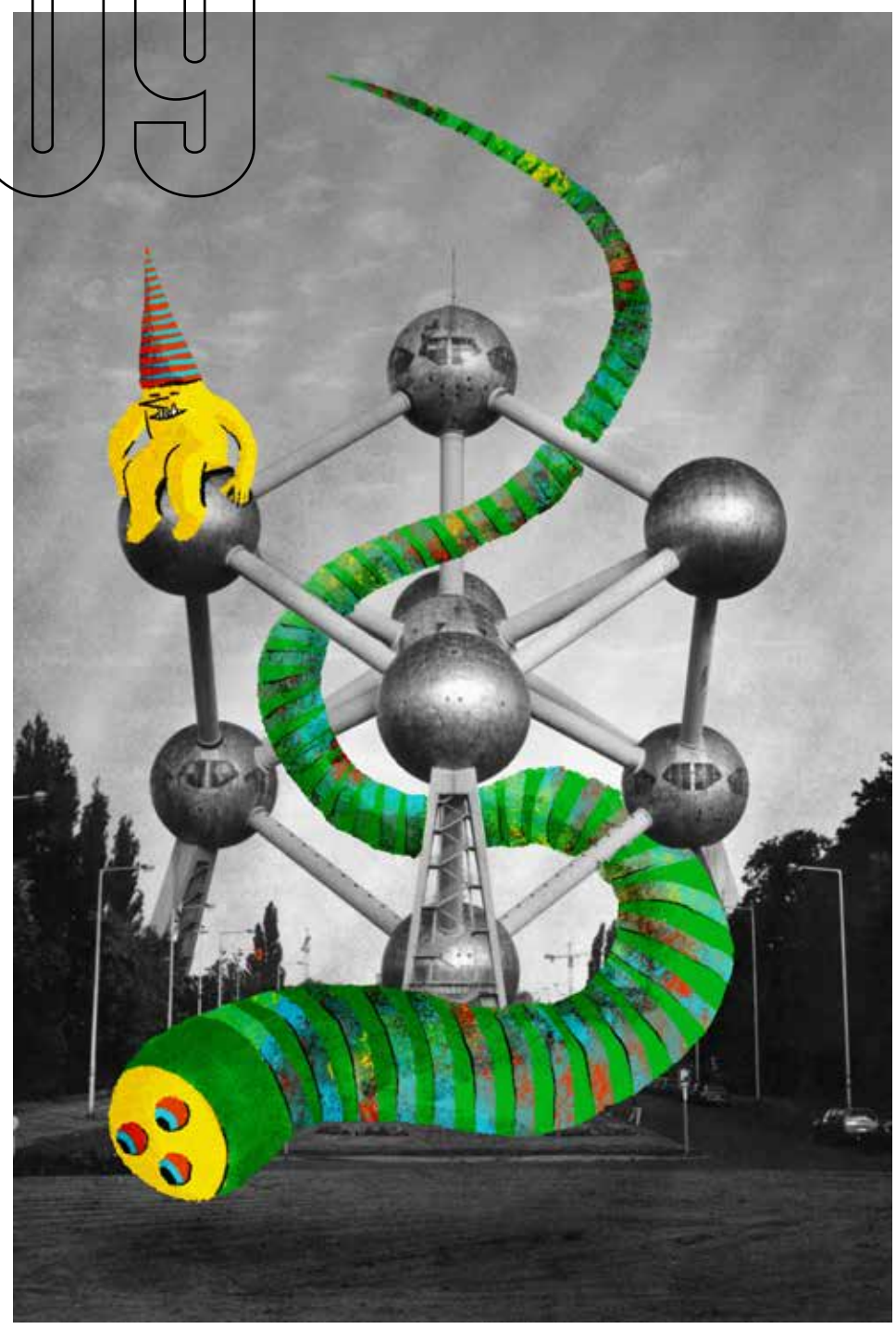
Refaire l'histoire de la concession Villo !, c'est revenir sur 17 années d'invasion publicitaire menée par une association contre nature entre le pouvoir économique et la puissance publique. Pour assurer un service de mobilité, la Région a renoncé à ses propres réglementations en matière de publicité tout en se portant garante d'un aménagement du territoire au service des publicitaires. À ce jour, les discours laudatifs autour du Villo relèvent du passé. La ministre de la mobilité dit fréquemment en commission que le futur du vélo en libre-service émanera de la société des transports en commun. Si cet avenir nous semble évidemment désirable, on doit néanmoins constater que cette rhétorique est à mettre en perspective avec le résultat décevant du « service public ». La fréquentation a en effet fortement souffert de la concurrence des trottinettes et autres vélos en free-floating. Or, pour que la Région tire un trait sur ce contrat honteux, il sera nécessaire de remettre en cause à la fois les services publics délégués aux sociétés privées et les aménagements du quotidien entretenus par les sociétés publicitaires. ★

À ce jour, le taux de rotation d'un eVillo ! est estimé à moins d'un mouvement par jour.

1. Décompte datant de 2009 ne prenant pas en compte l'avenant 2 (2011) ni l'avenant 3 (2019) de la convention.
2. Commission Européenne, « Décision de la commission du 24 juin 2019 concernant l'aide d'État SA.33078 (2015/C) (ex 2015/NN) mise à l'exécution par la Belgique en faveur de JCDecaux Belgium Publicité (« JCD »), p.5.
3. Ixelles, Forest, Schaerbeek, Etterbeek, Watermael-Boitsfort et Saint-Gilles.

NEO 2009

UN CENTRE COMMERCIAL SUR UN PLATEAU



C'est en 2009 que Freddy Thielemans, alors bourgmestre de la Ville de Bruxelles, lance officiellement le projet « NEO » (initié deux années plus tôt par le Plan de développement international). Il confie le développement sur le plateau du Heysel à la société anonyme Excs. Quinze ans plus tard, le projet n'est toujours pas sorti de terre et les critiques à son encontre s'amoncellent.

Claire Scohier et Thyl Van Gyzegem, IEB

Héritage du glorieux passé de l'urbanisme fonctionnaliste d'après-guerre, le site du Heysel s'insère dans la longue chronologie des Expositions bruxelloises. C'est l'Expo phare de 1958 qui lui donnera sa tonalité actuelle comme territoire à caractère exclusivement événementiel. Pensé à l'époque comme un monde idéal, paré de toutes les vertus du progrès, entièrement piétonnier, le site était largement accessible par automobile et ceinturé d'immenses parkings à ciel ouvert.

En 2007, les 68 hectares du Plateau du Heysel deviennent la pierre angulaire du Plan de Développement international de Bruxelles (PDI)[1] destiné à doper l'attractivité de la Ville-Région. Le Plan projette sur le site, propriété de la Ville de Bruxelles, un centre commercial de 100 000 m² (réduit par la suite à 70 000 m²), un centre de congrès de 5 000 places, un nouveau stade de football et une salle de spectacle de 15 000 places.

Un programme ambitieux, transformant ce site public en terrain de jeux pour les investisseurs, conçu comme si le terrain était en friche et ne rassemblait pas d'activité[2].

NEO 1, VACHE À LAIT DE NEO 2

On assiste à un alignement des planètes institutionnelles en faveur du projet : si la Ville de Bruxelles est en réalité surtout motivée par le nouveau centre de congrès, la Région bruxelloise via la voix de Benoît Cerexhe, alors ministre de l'Économie bruxelloise, rêve d'un centre commercial au nord de Bruxelles.

Le phasage du projet sera déterminé selon l'impératif de financement du centre de congrès par le centre commercial. La première phase, appelée NEO 1, comprend donc le plus grand centre commercial de Belgique (72 000 m² !), mais aussi 500 logements, du bureau, des espaces de loisir et plus de 3 000 places de parking. Cette phase suppose que la Ville cède un bail emphytéotique de 99 ans au promoteur contre un canon permettant de financer NEO 2, le centre de congrès et un hôtel.

Les plans, concours et appels d'offres se succèdent, aboutissant à l'attribution du marché de la phase 1 au consortium Unibail-Rodamco/CFE/Besix en 2014. La même année, Ville et Région mettent sur pied, quelques jours avant les élections régionales, une société mixte, la SCRL NEO, pour investir 335 millions d'argent public sur 20 ans dans le projet NEO.

> La première phase, appelée NEO 1, comprend le plus grand centre commercial de Belgique (72 000 m² !)

Une somme colossale notamment destinée à faire payer par les pouvoirs publics les aménagements tentant de rendre viable ce que la présence du centre commercial et des milliers de parkings souterrains prévus vont rendre intenable.

LA CONCURRENCE INTER-RÉGIONALE

Le projet NEO n'est pas le seul projet de centre commercial à voir le jour au nord de Bruxelles. De l'autre côté du Ring, en Région flamande à Machelen, se dessine un autre projet de grande ampleur : le projet Uplace qui annonce fièrement 82 000 m² de commerces et Horeca. La Ville de Bruxelles s'empresse d'annoncer l'ouverture du centre commercial NEO pour 2015, histoire de damer le pion au concurrent flamand.

Inimaginable en effet que ces deux mastodontes puissent coexister dans ce mouchoir de poche, à peine 3 kilomètres les séparant, au vu de la pression automobile colossale qu'ils ne manqueront pas de créer et de la concurrence économique insupportable qu'ils exerceront sur les noyaux commerçants avoisinants. En réalité, ce ne sont pas deux, mais bien trois projets de centres commerciaux qui sont en gestation dans un périmètre restreint puisque la Ville soutient également le projet privé « Docks Bruxsel » qui verra le jour sur le site des anciennes poêleries Godin.

Pour contrer cette surenchère dans l'offre commerciale observée en Région bruxelloise et dans son immédiate périphérie, la CSC/ACV, IEB, le Bral, l'Unizo et l'UCM se réunissent au sein de la Plateforme pour une économie durable pour définir une position commune. Ils fustigent le manque de concertation entre les Régions bruxelloise et flamande générant 248 449 m² de surfaces commerciales et 324 251 m² de surfaces de bureaux en projet sur des territoires contigus[3].

LE PRAS : LE CAILLOU DANS LA CHAUSSURE

Très vite, les autorités prennent conscience que pour développer leur programme, elles devront passer par une modification des affectations du sol. Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) affecte le plateau en équipement collectif, ce qui autorise la création de toute une série de fonctions dont les équipements bien entendu, mais aussi le logement ou du commerce de proximité, mais l'implantation du commerce est limitée à 15 000 m². Or, le projet de centre commercial en prévoit 72 000 !

La Commission régionale de développement (CRD) est saisie d'une première tentative de modification du PRAS et rend un avis très critique le 29 octobre 2012, considérant qu'un centre commercial n'apporterait rien à l'attractivité internationale de Bruxelles, et qu'il serait dès lors inadéquat d'y consacrer une part importante du sol.

La Région passe outre à cet avis pourtant très limpide et adopte un premier arrêté qui fera l'objet d'un recours introduit par IEB, le BRAL, l'Unizo, BBL et l'ARAU devant le Conseil d'État. Ce dernier annulera l'arrêté en raison des lacunes de l'étude d'incidences environnementale quant à l'analyse de sites alternatifs pouvant accueillir le programme prévu sur le site du Heysel.

En 2014, IEB développe un partenariat avec le Picol (Partenariat Intégration Cohabitation à Laeken), Cité Culture et la Coordination Sociale de Laeken, pour sensibiliser les riverain·es et les habitant·es de la Cité Modèle aux enjeux du projet Neo et ouvrir un débat sur la vitalité des noyaux commerçants de proximité des quartiers De Wand et Marie-Christine. Pour attirer l'attention du public sur ce qui est en train de se passer, la Plateforme met sur pied la campagne *Shopping Monster*[4] et intervient dans l'espace public avec le monstre[5].

la Plateforme mettra sur pied le *Shopping Monster* et interviendra dans l'espace public avec le monstre.

LA FUITE EN AVANT

Du côté des autorités par contre, pas la moindre réponse n'est donnée au flot d'inquiétudes et de critiques que suscite le projet : incertitudes sur la répartition des coûts entre public et privé et sur l'opérabilité du montage immobilier et financier, privatisation pour plusieurs décennies d'une terre publique pour des fonctions en décalage avec les besoins des Bruxellois·es, concurrences commerciales pour les noyaux économiques de proximité, disparition d'activités touristiques ayant fait leurs preuves…

Malgré le blocage juridique, la Ville de Bruxelles veut aller de l'avant. Le consortium en charge de NEO 1 dépose une demande de certificat en urbanisme et en environnement pour le projet baptisé « Mall of Europe » en 2018. L'enquête publique comptabilise 254 remarques et 160 personnes inscrites à la commission de concertation, chiffres assez significatifs pour ce type de procédure.

Les documents mis à l'enquête confirment toutes les critiques déjà portées par la société civile. Le centre commercial constitue la fonction d'attractivité principale du projet NEO. L'ambition est d'attirer des visiteurs venus des quatre coins du pays, voire de l'international, à hauteur de 13 millions de personnes par an (soit 9 millions de plus qu'actuellement) dont 9,6 millions sont associés à la seule fonction commerciale de Neo. Si le plateau du Heysel est plutôt bien desservi en transport public pour les Bruxellois·es, l'aire de chalandise très large visée par le projet pose problème, car en l'absence d'une gare, c'est bien la voiture qui sera le mode de transport privilégié pour accéder à NEO.

Malgré le blocage juridique, la Ville de Bruxelles veut aller de l'avant.

Alors que le terrain est en pente et que les quartiers situés au sud du Plateau du Heysel sont déjà sujets aux inondations, le projet retenu pour NEO doit se construire sur une gigantesque dalle de béton pour compenser la déclivité du site, entraînant une imperméabilisation totale qui ne fera qu'augmenter l'écoulement des eaux vers les riverains ainsi que l'abattage de 748 arbres sur les 856 que compte le site.

Sous la dalle, le projet NEO prévoit la création de 3200 nouvelles places de parking qui viendraient se rajouter à l'offre existante déjà exponentielle sur le plateau du Heysel : Brussels Expo comptant 5 parkings, dont le parking C qui fait à lui seul 10 000 places, pour un total de 12 113 places !

La commission de concertation rend finalement un avis laconiquement favorable au projet, assorti de quelques conditions tenant sur quinze lignes ; elle reporte à plus tard le soin de résoudre les problèmes incommensurables de mobilité créés par son développement.

ÇA NE PRAS TOUJOURS PAS

Dans le même temps, la bataille juridique autour de la modification du PRAS nécessaire pour permettre le centre commercial se poursut. Le 6 mars 2020, le Conseil d'État annule, pour la troisième fois, la ZIR n°15 du PRAS servant de base légale au projet NEO. Les moyens en étaient essentiellement axés sur les questions de mobilité.

Dans un contexte de pandémie qui a eu un effet sur l'organisation des grands salons, la Ville acte le 15 juillet 2021 l'abandon de NEO 2, le volet comprenant un hôtel et un centre de congrès de 5000 places. Dans la mesure où la création du méga-shopping de NEO 1 n'avait pour vocation première que de financer le centre de congrès, on aurait pu s'attendre à une remise à plat complète du dossier… Il n'en fut rien.

Face à l'impossibilité des voiries actuelles d'absorber les flux automobiles de NEO, quatre scénarios sont mis sur pied par les autorités, dont aucun ne se révèlera satisfaisant, même en cas d'utilisation conjointe. Cela n'empêche pas la Ville de Bruxelles de placer tous ses espoirs dans l'un deux : l'utilisation d'une voirie de liaison privée, reliant le parking C à l'avenue Impératrice Charlotte, en passant sous la chaussée romaine, dont le permis a été accordé à Brussels Expo en 2016.

Si les chantiers ont bien été réalisés sur la partie bruxelloise du projet, le tunnel et les voiries situées de l'autre côté de la frontière ont fait l'objet d'un recours de la Région flamande voyant d'un mauvais œil le développement du projet NEO.

Il faudra attendre juin 2023 pour que la Région flamande délivre enfin le permis, mais assorti de conditions qui reviennent à son utilisation initiale : une voirie privée réservée au transport logistique et aux services d'urgence et de police. De quoi mettre un sérieux frein à son utilisation pour desservir NEO…

En plein été 2024, la Région mettra à l'enquête pour la cinquième fois un nouveau projet de modification du PRAS quasi identique au précédent. À la différence près que pour prémunir cette version d'une attaque au Conseil d'État, l'examen en détail des solutions de mobilité est renvoyé à une autre échelle territoriale via l'adoption future d'un Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) rédigé par… la Ville de Bruxelles. Une parade qui permet à la Région de se dédouaner de ses responsabilités et à la Ville de rassurer les investisseurs et promoteurs immobiliers sur l'avancement du cadre légal.

C'EST PAR OÙ LA SORTIE ?

Bien que contesté depuis 15 ans, le projet continue d'être porté à bout de bras par la nouvelle majorité bruxelloise comme le démontre son accord de 2024-2030, et ce, alors que de nombreux aspects du projet demeurent aujourd'hui toujours aussi opaques, notamment sur les clauses passées avec les promoteurs. Tout au plus sait-on que la Région a déjà déboursé 100 millions d'euros et la Ville près de 10 millions pour NEO 1. Quant à NEO 2, l'abandon du projet se solde par une ardoise de 8 millions d'euros pour les frais d'études divers à laquelle s'ajoutent 3 millions d'euros d'indemnités aux sociétés qui avaient décroché les marchés de travaux.

Ce qui est clair en revanche, au regard du consensus parmi la société civile et tous les conseils d'avis de la Région lors de la dernière enquête publique, c'est que NEO est obsolète et doit faire l'objet d'un réexamen complet. IEB, la plate-forme pour une économie durable et les comités d'habitant·es ne demandent pas autre chose : qu'une évaluation soit menée en concertation avec les habitant·es et les acteur·ices socio-économiques pour que le réaménagement du plateau du Heysel soit pensé de façon démocratique et équilibrée, au profit de l'intérêt général. ★

1. Lire à ce sujet : https://ieb.be/2007-Le-Plan-de-Developpement-International-PDI-ou-comment-essayer-de-mieux
2. Pour une genèse plus détaillée, lire : C. SCOHIER, « Neo : l'offre sans la demande » in *Bruxelles en mouvements* n° 272, octobre 2024 [https://www.ieb.be]
3. https://www.ieb.be/La-politique-economique.
4. http://www.shoppingmonster.be/.
5. Visionner le film *Le poulpe en nous*, 2012 [https://www.dailymotion.com/video/xrsuhh].

NEO est obsolète et doit faire l'objet d'un réexamen complet.

2014 CECI N'EST PAS UN PIÉTONNIER

Tourner la page du tout-à-la-voiture et opter pour de vastes zones piétonnes dans un centre-ville apaisé, qui n'en a pas rêvé ? À l'été 2012, le mouvement Pic Nic the Streets avait culminé sur cette attente, sur cet espoir. Mais deux ans plus tard, lorsque sont dévoilés les plans du « plus grand piétonnier d'Europe », entouré de son « miniring », le caractère mercantil et événementiel du projet soulève rapidement critiques et questions. Récit d'une lutte complexe contre la touristification du centre-ville de Bruxelles et pour des espaces publics de qualité, gratuits et accessibles à tou·tes, qui n'est pas près de se terminer.

Isabelle Marchal, administratrice d' Inter-Environnement Bruxelles

Si la saga du piétonnier du centre-ville débute en 2014, il faut remonter à 2012 pour en poser les bases, année où est élaboré un Plan général de Mobilité communal qui rendait impossible la traversée de Bruxelles via les boulevards du centre, grâce à un système de boucles de circulation. Un plan plutôt bien pensé, mais qui finit par capoter… à cause d'un désaccord sur le Bois de la Cambre. Aussi, à l'approche des élections communales de 2012, l'action PicNic the Street, qui invite à un sit-in devant la Bourse, rencontre-t-elle un large écho, populaire et médiatique. Dans une ambiance festive et familiale, plusieurs milliers de citoyen·nes se retrouvent, début juin, pour exprimer leur ras-le-bol du tout-à-la-voiture et leur demande pressante d'une ville apaisée. Mais en octobre, l'arrivée au pouvoir d'une coalition PS-MR et la nécessité de contenter ses deux composantes vont changer la donne. Et plutôt que de s'inspirer du Plan de Mobilité élaboré sous la précédente majorité, les nouveaux partenaires choisiront de repartir d'une page blanche. ➡

Après une retraite studieuse et discrète, l'idée du piétonnier réapparaît, à la fin de l'été 2014, en mode « réaménagement des boulevards centraux » qui sont « moches » et ont bien besoin d'un « lifting ». Des ateliers « participatifs » (six groupes de dix personnes) sont organisés où l'on parle de la couleur des bancs, de la forme des réverbères, de l'essence des arbres qu'on va replanter, bref, d'un peu de tout SAUF de mobilité. Quelques audacieux tentent d'aborder le sujet mais obtiennent pour toute réponse un catégorique « Ce n'est pas le sujet du débat ». Finalement, c'est en novembre qu'on découvre enfin la nature du projet concocté par la Ville de Bruxelles : au centre, la mise en piétonnier des boulevards, depuis la place De Brouckère jusqu'à la place Fontainas ; autour, une « boucle de desserte », rebaptisée mini-ring par les opposant·es, permettant de traverser le pentagone par des rues plus étroites. Cerise sur le gâteau : pour accéder au plus près du piétonnier en voiture, quatre nouveaux parkings souterrains viennent compléter le tableau, dont l'un sous la place du Jeu de Balle et le Vieux Marché !

UN PARKING SOUS LE VIEUX MARCHÉ

Dans les Marolles et bien au-delà, la nouvelle fait l'effet d'une bombe ! Au Conseil communal suivant, plusieurs centaines de personnes sont présentes et font bruyamment entendre leur désapprobation : un parking sous la place du Jeu de Balle, c'est la mise à mort du Vieux Marché ! Dans le cœur de tout·e Bruxellois·e normalement constitué·e, ce projet réveille immanquablement le souvenir de la Bataille de la Marolle face aux velléités d'agrandissement du Palais de Justice, en 1969. Les habitant·es l'avaient alors emporté contre le Promoteur, sa fidèle épouse Bureaucratie et leur enfant, Expropriation. C'est donc tout naturellement qu'une mobilisation générale se met en place de façon quasiment instantanée, instinctive et organique, dans le même esprit frondeur qu'hier avec, en support, les outils d'aujourd'hui.

> Au Conseil communal suivant, plusieurs centaines de personnes sont présentes et font bruyamment entendre leur désapprobation.

En quelques jours, on voit naître la Plateforme Marolles qui coordonne la fronde, des affiches fleurissent aux fenêtres, des photos, des vidéos, des messages de soutiens affluent via les réseaux sociaux, une pétition est lancée en ligne (en huit langues, dont le bruxellois !), relayée sur le terrain par des dizaines de volontaires. Et c'est en cortège avec le Carnaval Sauvage, que quelques petites semaines plus tard, les 23 336 signatures, dont plus du tiers en version papier, sont remises en mains propres à Els Ampe, alors échevine de la Mobilité. Une belle réponse à celle qui défendait farouchement ce parking « *pour les habitants* », reconnaissant toutefois que « *dans les Marolles, la plupart des gens n'ont pas de voitures* », mais leur demandant « *d'être solidaires avec ceux qui en ont une* ». Un comble !

En février 2015, le rideau tombe sur ce projet absurde qui n'aura généré que railleries et moqueries, mais qui aura aussi permis une prise conscience des véritables enjeux de la piétonnisation du centre-ville, dont ce parking était l'un des maillons. À la Plateforme Marolles succède bientôt la Platform Pentagone qui, dans les mois qui précèdent la mise en place du « plus grand piétonnier d'Europe », rassemble une vingtaine de comités de quartier et associations. Résolument favorables à l'instauration de zones piétonnes, les membres de la Platform Pentagone sont en revanche très critiques envers le projet de la Ville, davantage pensé en termes d'attractivité touristique que comme une zone réellement apaisée. Car les déclarations et les décisions qui se succèdent à la Ville de Bruxelles laissent peu de doute sur le type de piétonnier qu'elle souhaite mettre en place. Citons, par exemple, la volonté « d'*attirer des riverains à meilleure capacité contributive* », le passage de tout le Pentagone en zone touristique « comme à Maasmechelen Village », permettant aux commerces d'ouvrir les dimanches sans compensation pour les travailleur·euses, l'accessibilité de la zone en taxis « *pour conduire les personnes âgées et à mobilité réduite dans les hôtels et au Casino* » ou encore l'idée d'un petit train touristique circulant sur le piétonnier en faisant ding-ding. Tout un programme !

Dans le même temps, plusieurs lignes de bus, dont le terminus était situé dans le l'hyper-centre, sont raccourcies de plusieurs arrêts. « *Marcher, c'est bon pour la santé* » sourit la porte-parole de la STIB en réponse aux critiques, confirmant en filigrane que le centre-ville désormais, c'est pour les personnes jeunes et en bonne santé. Quant aux images de synthèse du futur piétonnier, elles laissent entrevoir un espace public, certes libéré de la voiture, mais offert aux appétits privés, terrasses de cafés en tête. Enfin, l'aménagement minimaliste et minéral des places de Brouckère et de la Bourse confirme la volonté d'une ville événementielle, avec ses podiums, ses sons et ses lumières, portée de longue date par Philippe Close, alors échevin du Tourisme. Bref, un centre commercial à ciel ouvert doublé d'un parc à thèmes permanent.

Le tout en rejetant le trafic de transit vers le « miniring » et ses rues étroites, reléguées au rang d'avaloirs à voitures. Un vrai projet apaisé !

Face à ces constats et signes avant-coureurs, la Platform Pentagone dénonce : « *Ceci n'est pas un piétonnier* » ! Elle lance une pétition et se dote d'une Charte où se déclinent d'une part, ce que la Platform souhaite et de l'autre, les risques de dérives, qu'elle conteste.

- Oui à un espace public partagé qui améliore la qualité de vie des habitants !
- Non à la privatisation de l'espace public !
- Oui à une offre commerciale variée !
- Non à la standardisation de l'offre commerciale !
- Oui à l'amélioration de la qualité de l'air !
- Non à l'aggravation de la pollution !
- Oui à une mobilité renforçant les transports en commun et les modes actifs de déplacement (vélo, marche) !
- Non à l'augmentation de la pression automobile autour de l'hyper-centre !
- Oui aux logements accessibles dans tout le périmètre du projet !
- Non à la spéculation immobilière !
- Oui au respect des quartiers environnant le projet de piétonnier !
- Non à l'aspirateur automobile et commercial écrasant les quartiers alentour !
- Oui à l'amélioration de la santé de tous les habitants !
- Non à la pollution sonore !
- Oui à une véritable concertation du public et à une étude d'incidences approfondies, prévue par le droit européen et portant sur l'ensemble du plan !
- Non à l'absence de débat et au défaut d'études préparatoires sérieuses !

> Les membres de la Platform Pentagone sont en revanche très critiques envers le projet de la Ville, davantage pensé en termes d'attractivité touristique que comme une zone réellement apaisée.

UN CENTRE COMMERCIAL À CIEL OUVERT

Le 26 juin 2015, c'est l'inauguration officielle du piétonnier. Par dérision, la Platform Pentagone organise une inauguration parallèle, celle du Mini-ring et d'un pot d'échappement géant, crachotant une fumée grisâtre. Un happening facétieux et interpellant sur le sort des rues voisines, étroites et souvent jalonnées d'écoles, qui auront à subir le report de trafic, à quelques pas de la vitrine glamour du « plus grand piétonnier d'Europe ».

Puis, durant les mois de juillet et août, une version estivale du piétonnier est installée, à vrai dire plutôt sympathique (et totalement gratuite), avec tables de ping-pong, terrains de pétanque et de badminton, piste d'athlétisme et bancs publics où s'installer pour pique-niquer à son aise. Tellement sympathique (et tellement gratuite) que l'été terminé, elle disparaîtra pour ne jamais revenir. Mais cette parenthèse enchantée marque les premières fissures dans la mobilisation de la Platform Pentagone, certain·es de ses membres trouvant que, tous comptes faits, ce n'est pas si mal et que oui, sur le piétonnier, l'air est plus pur, alors tant pis pour les rues voisines et les dégâts collatéraux. Des divergences sur la difficile articulation entre justice environnementale et justice sociale qui préfigurent les tensions qu'on retrouvera plus tard dans le dossier Good Move.

À l'automne 2015, alors que le piétonnier est en phase test, le sujet se crispe plus encore, les réseaux sociaux s'emparent de la question et charrient les pires commentaires (anti-sdf, anti-drogués, racistes et on en passe), relayés par certains médias, friands de polémiques virtuelles parce que ça fait « du clic ». Dans ce brouhaha où les lieux communs volent bas, le discours porté par la Platform Pentagone devient compliqué à faire passer auprès du grand public. Mais il fait néanmoins son chemin à travers des débats, des études, des articles, dans les milieux associatifs, universitaires, environnementaux, syndicaux, sur les questions de société que ce grand piétonnier soulève, notamment celles de la participation citoyenne, de la touristification du centre-ville et de l'espace public. Sur son site, la Platform Pentagone propose différents scénarios alternatifs de piétonniers qui pourraient mieux répondre à ces questions et éviter ces écueils. Sans surprise, ils ne rencontreront aucun écho ni réflexion du côté des autorités communales.

Fin 2015, vient le moment de l'enquête publique et de la commission de concertation où, malgré plusieurs prises de parole sur les questions de fond (mobilité, espace public, touristification), celles-ci seront une nouvelle fois écartées au profit de détails d'aménagement (couleur des bancs, forme des réverbères, encore et toujours). « Ce n'est pas le sujet du débat ». Nouveau dialogue de sourds, nouveau rendez-vous manqué avec les citoyen·nes. Et une enquête publique à refaire, moins de deux ans plus tard, la Ville de Bruxelles ayant bâclé le rapport d'incidences environnementales, jugé trop léger par l'Auditeur au Conseil d'État. Afin de s'éviter la honte d'un permis annulé, la Ville préférera discrètement faire annuler le permis avant les plaidoiries et reprendre toute la procédure à zéro en rendant, cette fois, une copie plus sérieuse.

> Une société pétrolière sur un piétonnier, tout un symbole !

Mais entre la première et la seconde enquête publique, l'eau a coulé sous les ponts et la mobilisation s'est émoussée. Les attentats de Paris, puis ceux de Bruxelles et les mesures sécuritaires qui ont suivi, ont quelque peu étouffé les polémiques et fait perdre le fil des débats. En 2020, la pandémie et les turbulences traversées pendant toute cette période n'arrangeront pas les choses.

Alors dix ans après la piétonnisation des boulevards du centre, où en est-on des constats, inquiétudes et souhaits exprimés à l'époque par la Platform Pentagone ?

Sur le plan de la mobilité sur le piétonnier, l'espace partagé ne semble pas vraiment une réussite et la cohabitation entre piétons, cyclistes et usager·es de trottinettes électriques n'est pas toujours évidente. Côté privatisation de l'espace public, après un temps d'arrêt lié aux attentats et à la pandémie, elle est aujourd'hui repartie en flèche. Ce qui étaient autrefois les trottoirs sont largement envahis de terrasses à côté desquelles les bancs publics sont en quantité négligeable. L'offre commerciale, essentiellement axée sur l'Horeca, confirme une tendance qui ne se limite d'ailleurs pas au piétonnier, où l'on voit apparaître des food courts jusque dans des lieux, comme la Galerie Bortier, qu'on pensait à l'abri de cette nouvelle manne, faisant peu à peu de Bruxelles une ville pour estomacs pleins et cerveaux vides.

> Des divergences sur la difficile articulation entre justice environnementale et justice sociale qui préfigurent les tensions qu'on retrouvera plus tard dans le dossier Good Move.

CHANGEMENT DE PARADIGME ?

Dès 2014, la Platform alertait également sur les dangers de la spéculation immobilière liée au piétonnier. Les transformations se sont succédé, depuis, dont le projet Immobel (place de Brouckère) qui, bien que revu à la baisse à la faveur d'un recours au Conseil d'État, reste un pur produit de spéculation immobilière : un exemple criant que ces craintes étaient fondées ! Pour Philippe Close, interviewé sur la chaîne LN24 il y a quelques mois, c'est un succès et la preuve que le piétonnier, c'est « *une idée qui marche* », puisqu'elle attire de nouveaux investisseurs, « *comme par exemple TotalEnergies* ». Une société pétrolière sur un piétonnier, tout un symbole ! Un piétonnier oui, mais pour qui ? interrogions-nous, lors de sa mise en place. Nous voici fixés.

Un piétonnier pour quoi ? Nous le savons aussi : pour consommer, pardi ! Des boissons, un repas, le dernier iPhone, un spectacle, tout devient marchandise, matin, midi et soir, des *venues*, des *events*, devant et dans la Bourse, à l'Hôtel de Ville où, cet été, des acrobates faisaient des pirouettes sur les tables de l'ancienne salle du Conseil communal. « *Nous voulons une ville où il se passe toujours quelque chose, une ville où ça ne s'arrête jamais* », assénait déjà Philippe Close, à l'ouverture de Bruxelles-les-Bains de 2013. Une ville vidée, siphonnée de toute dimension politique au profit de la consommation, où les boulevards qui ont vu défiler toutes les grandes manifestations, désormais détournées vers la petite ceinture et les quartiers de bureaux, se sont mués en galerie commerciale à ciel ouvert. Une ville spectacle. C'était donc ça, le changement de paradigme !

> *« Le spectacle est le moment où la marchandise est parvenue à l'occupation totale de la vie sociale. Non seulement le rapport à la marchandise est visible, mais on ne voit plus que lui : le monde que l'on voit est son monde. La production économique moderne étend sa dictature extensivement et intensivement. »*
> Guy Debord, *La Société du Spectacle*, 1967. ★

POUR UN 2017 HIPPODROME SANS DROHME

Depuis son rachat fin des années 1980 par la Région, l'hippodrome de Boitsfort fait les frais de la politique d'attractivité internationale de Bruxelles. Le site, idéalement situé en bordure de Forêt de Soignes, est l'objet d'un partenariat public-privé malmenant son plus grand attrait : un patrimoine naturel qui pourrait pourtant être un « commun » accessible à tou·tes les Bruxellois·es

Maud Marsin et Stéphanie D'Haenens, Inter-Environnement Bruxelles

L'hippodrome d'Uccle-Boitsfort a été construit en 1875 par la volonté de la Société d'Encouragement des races de chevaux et le développement des courses en Belgique. Bien que de petite taille s'agissant d'un champ de course, il ampute dès sa naissance la lisière de forêt de Soignes de 32,5 ha. Après de fastes années de courses à plat et d'obstacles, l'activité équine se réduit jusqu'à disparaître en 1987. Les golfeurs y remplacent alors les jockeys, poursuivant la tradition des activités élitistes sur le site.

La toute nouvelle Région bruxelloise acquiert le site en 1989 et prévoit de reconvertir cette enclave de la forêt de Soignes, flanquée de 29 bâtiments au total, en un « pôle régional récréatif et de loisirs actifs ». La mise en œuvre de cette transformation attendra 25 ans pour démarrer mais l'activité golfique se maintient dans l'intervalle.

LIFTING TOURISTIQUE

En 2014, une réfection est entreprise par la Société d'Aménagement Urbain (SAU), emphytéote mandatée par la Région pour assurer la restauration patrimoniale des principaux bâtiments du site. Elle coordonne son développement et son animation, en collaboration avec Bruxelles Environnement (BE) et le concessionnaire privé Drohme. Un partenariat public-privé est conclu avec la société Drohme Invest, filiale de VO Groupe, une concession renouvelable de quinze ans. BE prend en charge les projets de construction et de gestion d'une maison de la forêt – qui deviendrait un centre éducatif à la nature –, et d'une plaine de jeu d'ampleur régionale. La mission de Drohme est de développer et gérer l'animation et l'exploitation d'un parcours d'accrobranche, du golf, du mini-golf, du « Village des paris » et de la Brasserie du Pesage. Sans oublier la gestion et l'exploitation lucrative du parking principal que la Région promet de légaliser et d'agrandir via la modification du Plan régional d'affectation du sol (PRAS). Nous y reviendrons. De son côté, la SAU entreprend de rénover les principaux bâtiments pour 7 millions d'euros. FEDER investit dans le projet 4,2 millions d'euros et Drohme Invest engage 9 millions pour des rénovations et aménagements (principalement de l'intérieur des bâtiments).

L'hippodrome est par ailleurs désigné nouvelle « porte d'accueil de la forêt de Soignes » *bruxelloise*, au sein d'un réseau inter-régional de plusieurs portes et points d'accès tels que le Rouge-Cloître, Groenendael, le Parc de Tervuren en Brabant Flamand et le Domaine régional Solvay de La Hulpe en Brabant Wallon.

Horeca, patinoire, accrobranche, éco-golf, le tout flanqué d'un grand parking, c'est un vrai parc d'attraction *green* dans un cadre idyllique que Drohme Invest veut offrir aux classes supérieures et aux entreprises via son « pack team-building »[1] qui propose à la fois des initiations au rockband, à la céramique, à la balade en forêt… Il a un nom : Melting Park. Une proposition considérée par la Région comme un atour renforçant son attractivité touristique, grâce à ses 5 axes de programmation: nature, sport, culture, éducation et détente. Un parc auto-estampillé vert qui prône une écologie du luxe, de l'apprentissage des petits gestes, de la prise de soin de soi, du manger bio et s'adresse aux bourses bien remplies.

Horeca, patinoire, accrobranche, éco-golf, le tout flanqué d'un grand parking, c'est un vrai parc d'attraction *green* dans un cadre idyllique que Drohme Invest veut offrir aux classes supérieures.

RECOURS CONTRE L'ÉVÉNEMENTIEL

Dès 2017, pressé de rentabiliser son investissement, le concessionnaire exploite les infrastructure déjà fonctionnelles telles que le golf et la « terrasse O2 » et propose le site à la location événementielle avant même son inauguration officielle, prévue en 2019.

Très vite, le volet événementiel prend une place prépondérante. Pas étonnant sachant que pour être rentable, un évènement doit être organisé tous les trois jours, soit 124 par année. Ce glissement en faveur de l'évènementiel est rapidement dénoncé par les associations environnementales et de nombreux·ses riverain·es qui estiment ces activités incompatibles avec le respect du site, zone Natura 2000.

Une kyrielle de permis d'urbanisme et d'environnement sont introduits… suivis d'un chapelet de recours portés par des riverain·es et des associations. Les demandes de permis sont effectuées par « poches » et ne concernent pas la totalité du site. Leur impact global n'est donc pas étudié et est difficile à appréhender. Ce saucissonnage est dénoncé par les associations investies pour la défense du patrimoine naturel du site, qui saisissent à de nombreuses reprises le Conseil d'État, contre les filets de protection entre la piste de l'hippodrome et le golf, contre l'exploitation du bâtiment du pesage en brasserie, contre diverses régularisations de travaux effectués sans permis… Dresser une liste exhaustive de ces procédures relève d'un travail de copiste car plusieurs recours sont parfois introduits contre un seul et même permis, portés par différent·es requérant·es et traités par différentes chambres du Conseil d'État.

Parallèlement, les activités privées bruyantes et génératrices de foules de la terrasse O2 donnent lieu à de nombreuses plaintes et constats d'infractions qui ne semblent pas empêcher le concessionnaire de poursuivre ses activités. Néanmoins, le développement du site tel que Drohme Invest l'avait imaginé est contrarié.

Face à ces vives oppositions, en 2020, le gouvernement régional sort un nouveau master plan pour la gestion du site dans lequel le rôle de l'administration de l'environnement (BE) est revu et augmenté. BE initie alors un processus de dialogue avec les associations… hélas en aval de ce plan directeur. Un dissensus oppose « la société civile » et l'administration : BE ne souhaite pas abandonner son projet de construction d'une maison de la forêt, isolée du bâti existant, juste à la lisière de la forêt. Si la mise sur pied d'un espace pédagogique à l'hippodrome est plébiscitée, la société civile estime que cette construction sise sur un sol vivant et à l'orée de la forêt serait dommageable et que cet espace éducatif pourrait aisément être accueilli dans l'un des nombreux bâtiment du site. Autour de la table, le projet crispe et l'incompréhension est mutuelle. Quelques années plus tard, l'édification de la maison de la forêt est abandonnée et le dialogue se fluidifie. La reprise en gestion par l'administration de différents éléments du site semble se dérouler de manière respectueuse du caractère naturel du site.

Néanmoins, en compensation des pertes infligées par la limitation des projets événementiels et la diminution de la superficie du golf de 150 m², la concession de la SA Drohme a été prolongée de 5 ans (20 ans à dater de 2014).

UN PARKING EN FORÊT

De leur côté, les associations défendent le cadre idyllique de la forêt de Soignes : une exceptionnelle hêtraie cathédrale centenaire, une biodiversité riche mais fragile, et même… fragilisée. Outre le réchauffement climatique, les dégradations engendrées par les humains et leurs activités sont bien réelles. Si les filets protègent les promeneur·euses d'une balle de golf égarée, leur impact n'a pas été étudié sur l'avifaune, dont les chauves-souris, espèces protégées. Les activités festives et bruyantes organisées par Drohme génèrent une pollution lumineuse, attirent des foules (1 750 personnes par événement) et des usager·es qui piétinent la flore, la faune, les sols.

> Ces activités sont facilitées par l'exploitation d'un vaste parking… illégal.

Ces activités sont facilitées par l'exploitation d'un vaste parking… illégal. Il se situe en effet dans un périmètre reconnu au PRAS comme zone forestière, qui ne tolère que des parkings accessoires à l'activité forestière. En 2022, fidèle au master plan qu'elle a rédigé, la Région introduit une demande de modification de l'affectation du périmètre du parking en zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public. Un arrêté légaliserait ce parking de fait et en augmenterait la capacité pour atteindre plus de 300 places dont la gestion serait confiée à l'opérateur privé Drohme Invest. Le gouvernement justifie cette demande soumise à l'enquête publique par l'intérêt collectif que représente cet espace de parcage et par son historicité, photos aériennes de 1920 à l'appui. Des arguments considérés comme inaudibles par les associations et collectifs de riverain·es qui ont justement introduit de nombreuses actions en justice contre l'utilisation dévoyée de la zone forestière.

De plus le parking est située à 60 mètres de la Zone spéciale de conservation (autrement dit zone Natura 2000), et est donc sis en « zone tampon » où il est interdit de construire, et de poser un revêtement de sol.

IEB et les associations environnementales ont estimé cette modification du PRAS inacceptable. Celle-ci signifie *de facto* un détricotage des protections octroyées à la nature dans la région et constitue un dangereux risque de précédent. Les aspects de mobilité mis en avant pour justifier ce parking dans le dossier mis à l'enquête publique ne tiennent pas non plus la route. Dans le Règlement régional d'urbanisme (RRU), le site est classé en zone d'accessibilité B, soit « bien desservie » en transport en commun. La présence d'un parking incite à recourir à l'usage de la voiture, ce que tous les plans de mobilité régionaux tentent de limiter depuis des décennies.

Un argument sanitaire s'ajoute au plaidoyer contre la modification. Le parking se situe en zone de captage d'eau destinée à la consommation humaine et il constitue un risque non négligeable de pollution de la nappe phréatique.

PARTENARIAT PUBLIC-COMMUN

Malgré les avis circonstanciés rendus par la société civile lors de la procédure de concertation, détaillant les déraisons tant sociales qu'environnementales d'une telle modification du PRAS, quelques mois plus tard, la modification sera entérinée. Mais, le 25 octobre 2024, le Conseil d'État annulera la modification du PRAS suite à un recours introduit par des riverain·es. Ce rebondissement encourage bien sûr le cabinet de Rudi Vervoort et Perspective.brussels à réécrire illico l'arrêté. Dans la foulée, il est soumis au Conseil des ministres à la mi-décembre, juste avant les fêtes, en vue de consolider le changement d'affectation, et de réaliser le parking coûte que coûte. La suite sera écrite en 2025 mais pour IEB, l'histoire récente démontre l'incompatibilité des visions de Drohme SA – et de certains membres du gouvernement de la Région – avec le respect de l'environnement singulier de la forêt de Soignes. L'allongement de la concession de ce partenaire privé empêche le gestionnaire public de reprendre pleinement les rênes de l'hippodrome afin qu'il remplisse sa vocation de commun, de zone propice à l'éveil et à l'éducation à la nature. Une fois l'hippodrome débarrassé de l'exploitation commerciale, pourquoi ne pas imaginer une autre forme de gouvernance, un « partenariat public-commun » où la Région défendrait l'interêt général en compagnie de la société civile, qui veillerait plus spécifiquement au respect de l'environnement. ★

1. « *Tous les goûts sont permis ! Chaque activité est encadrée par un professionnel ou artisan, permettant de renforcer l'esprit d'équipe tout en valorisant les talents de chacun·e en fonction de ses affinités.* » Drohme SA [www.drohme.be/teambuilding-events/].

Rien n'est écrit d'avance...

iEB 50!

➪ Tout au long de l'année 2024, IEB a célébré son jubilé par la parution de textes hebdomadaires dans sa lettre d'information, qui ont rappelé des moments-clés des 50 années écoulées. Certains de ces textes ont été développés dans le *Bruxelles en Mouvements* que vous tenez en mains. Ils sont publiés *pour mémoire*, c'est-à-dire *pour faire mémoire commune*, ne pas oublier d'où l'on vient et ce par quoi nous sommes passé·es. *Faire mémoire commune* est un acte fondamental de la constitution des collectifs, une manière de mieux se situer et de savoir où l'on veut aller.

Dans la tradition ancienne, un jubilé est aussi un moment rituel récurrent, une fête solennelle célébrée tous les 50 ans, au cours de laquelle s'opère une redistribution des richesses et des terres entre tou·tes, où les dettes sont effacées, où les esclaves reprennent leur liberté, un moment de rééquilibrage des inégalités.

Aujourd'hui à Bruxelles, comme presque partout dans le monde, les inégalités se creusent. Le logement décent, bien de première nécessité, est devenu inaccessible pour une grande partie de la population, de nombreux espaces-refuges et de ressourcement nécessaires au bien-être des humain·es comme à la survie d'autres êtres vivants sont menacés de destruction, spécialement dans les espaces où vivent déjà les plus fragilisé·es d'entre ell·eux. Or, la raison première de la destruction de nos environnements, de la dégradation de nos conditions de vie et de nos milieux urbains réside dans l'insatiable quête de profits des grands acteurs immobiliers ou financiers, et dans leur nécessité, pour y parvenir, de faire circuler les personnes et les biens toujours plus et toujours plus vite. La fixation de limites, qu'elles soient matérielles (limites à l'exploitation des ressources, limites à l'accumulation du capital, limites aux projets démesurés) ou immatérielles (limites à la démesure, limite aux conduites égotiques) est quasi inopérante.

À son échelle, en continuant inlassablement de mener le combat pour le Droit à la Ville et pour une Justice environnementale pour toutes et tous, c'est-à-dire pour des environnements dignes et égalitaires, IEB est une force motrice des mouvements agissant pour plus de démocratie, de justice sociale et la limitation du pouvoir prédateur de la finance sur nos environnements et milieux de vie. Ces combats permettent de définir IEB comme un contre-pouvoir, essentiel en démocratie.

Dès lors, il est évident que certaines positions d'IEB peuvent être ressenties par certains ou certaines comme « idéologiques ». Cependant, il convient de rappeler très simplement que tout positionnement est nécessairement « idéologique », l'idéologie pouvant être définie comme « *un ensemble d'idées et de discours plus ou moins cohérents a priori plausibles visant à décrire comment devrait se structurer la société* »[1]. IEB ne fait donc rien d'autre que ce que fait tout acteur ou actrice qui intervient dans l'espace public : défendre une vision de la société.

En ces temps où milliardaires et figures autoritaires arrivent au pouvoir avec des programmes réactionnaires (contre les femmes, contre les minorités raciales ou sexuelles, contre les immigré·es, contre les solidarités, contre les formes non commerciales de la culture), qui servent d'abord leurs propres intérêts, et où la puissance de l'argent ne s'est jamais autant immiscée dans la conduite des individus, il n'est pas inutile de rappeler que l'histoire est aussi faite de moments où la mobilisation sociale et les combats pour plus d'égalité et d'attentions aux valeurs d'usage (plutôt que marchandes) ont souvent changé le cours des choses, que *rien n'est écrit d'avance*. À défaut de l'instauration d'un nouveau vrai jubilé, d'un moment global de redistribution des richesses, la mobilisation collective reste donc la meilleure voie pour faire changer le cours des choses.

> *Faire mémoire commune* est un acte fondamental de la constitution des collectifs, une manière de mieux se situer et de savoir où l'on veut aller.

Cette conviction que *rien n'est écrit d'avance* doit absolument nous habiter, d'abord parce qu'elle est *vraie* et ensuite parce qu'elle procure la joie de l'action collective et le sentiment rare d'une puissance d'agir partagée, fût-elle modeste et fugace. Rien n'égale cette joie-là. Rien ne peut ni ne pourra nous l'enlever. ★

Inter-Environnement Bruxelles

1. Définition directement inspirée de celle que donne Thomas Piketty dans l'introduction de son ouvrage *Capital et idéologie*, Paris, 2019, p. 16.

Découvrez tous les articles consacrés aux 50 ans d'IEB sur notre site : **https://ieb.be/50ans**

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

Abonnement annuel (6 nos) : 24 euros
Abonnement de soutien : 50 euros
Versement au compte
IBAN : BE33 2100 0902 0446
BIC : GEBABEBB
Ou via le formulaire d'abonnement :
https://ieb.be/61

Éditeur responsable : Patrick Wouters
Rue du Chimiste 34-36 – 1070 Bruxelles

Graphisme : Andreas Stathopoulos, Élise Debouny

Secrétaire de rédaction : Olivier Fourneau

Collaborateur·ices : Sophie Charlier, Chloé Deligne, Stéphanie D'Haenens, Olivier Fourneau, Florence Huybrechts, Valérie Laduron, Isabelle Marchal, Maud Marsin, Raphaël Rastelli, Martin Rosenfeld, Cataline Sénéchal, Claire Scohier, Thyl Van Gyzegem

Illustrations : Mathieu Van Assche [https:// www.mathieuvanassche.com]

Inter-Environnement Bruxelles

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

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

FÉDÉRATION WALLONIE-BRUXELLES