

RAPPORT ANNUEL 2019



ieb
inter-environnement
bruxelles



de twee oudste torens
dateren van 1976. De
afbraak is begonnen
om plaats te maken
voor: kantoren, 127
woningen, een hotel en
een serre.

Vacance
(28 ÉTAGES)
entre
BRUXELLES
GARE DU NORD
&
PARC
MAXIMILIEN

INTRODUCTION

OSER ÊTRE CRITIQUE¹ !

Dans un contexte où la pensée positive a contaminé notre imaginaire, IEB continue de revendiquer en 2020, comme les années précédentes, son droit et celui des habitants à un espace de démocratie critique pour dépasser les alternatives infernales du monde capitaliste et managérial.

La langue du pouvoir nous invite à la coopération, à la co-création, à la coproduction, au vivre ensemble et à la mixité sociale. La ville de demain serait smart, pacifiée et durable. Ceux qui résistent à ce joyeux horizon sont taxés de tristes sires, de râleurs... Pourtant ce « prêt-à-penser » urbain masque une approche libérale productrice de profondes inégalités sociales.

Happycratie, bas les masques !

Good job, Good Move, Good Food, la pensée positive a envahi nos vies. Elle est la clé du développement personnel et de l'état de bonheur, lui-même clé du succès. Renvoyer l'individu à sa capacité/responsabilité de saisir le bonheur masque en réalité les inégalités, résultats de politiques libérales et non redistributives. Ainsi les problèmes de santé seront renvoyés à une question de choix individuels. Que les habitants des quartiers centraux de Bruxelles aient une espérance de vie moindre que ceux des quartiers aisés de la périphérie serait le fait d'un mode de vie malsain nécessitant des politiques de sensibilisation notamment à la « good food ». Et non pas le résultat de politiques urbaines inégalitaires et peu redistributives ou encore du mal logement dans ces quartiers.

Il s'agit non plus de se poser la question « qu'est-ce qui est responsable de mon malheur » mais « que puis-je faire pour m'en sortir ? ». Il s'agit pour chacun de mobiliser ses ressources pour améliorer sa situation. On demande aux jeunes chômeurs de se lancer dans des start-up pour éviter de devoir leur payer des allocations. On demande aux habitants de Bruxelles de s'investir

dans des dynamiques de logements coopératifs et partagés pour masquer le fait que la Région bruxelloise ne produit pratiquement plus de logements sociaux depuis des années, renvoyant l'individu à trouver à se loger sur un marché privé trop cher.

Dans cette happycratie, l'esprit critique dérange et est censuré par ceux qu'il combat. Force est de constater qu'il est en outre souvent ignoré par ceux qu'il défend. La psychologie positive fait passer l'esprit critique comme une attitude sceptique, une négativité rétrograde. Si vous êtes contre le nucléaire, la 5G ou la smart city c'est que vous êtes contre le progrès, que vous voulez retourner au temps des cavernes. Affronter et admettre la complexité des rapports sociaux fait apparaître les divergences et fait naître le conflit.

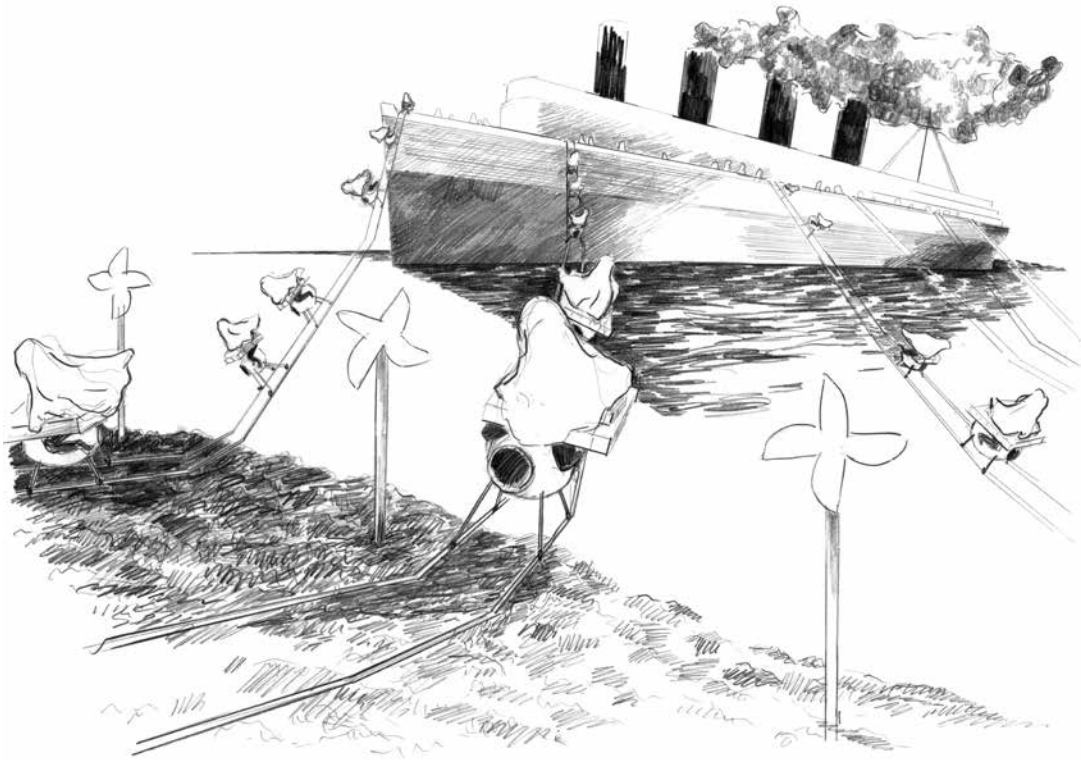
L'éloge du conflit

Tout au long de son histoire, IEB a été sollicitée à de nombreuses reprises par les pouvoirs publics afin de gérer la participation des habitants dans les projets urbains. Il lui est arrivé d'y répondre, jouant alors la carte de médiateur de la participation citoyenne au service de la Région, mais perdant, de ce fait, une bonne partie de sa capacité à prendre des positions critiques et donc conflictuelles.

Le conflit n'est pas une menace mais le produit de la complexité et du foisonnement des points de vue et des places qui s'affrontent. Une société démocratique est nécessairement conflictuelle. Accepter la controverse crée une forme d'incertitude mais constitue un puissant dispositif d'exploration du monde des possibles. L'ouverture du débat atténue le pouvoir des experts et repolitise les choix posés. Derrière toute évaluation technique, il y a un choix politique.

Ainsi, dans le cadre du projet de nouvelle ligne de métro nord, la construction d'une nouvelle station Toots Thielemans, à mi-chemin entre les stations existantes de Lemmonier et d'Anneessens et à proximité de la Gare du Midi, est empiriquement un non-sens d'un point de

1. Il s'agit d'une version courte de l'article paru dans le *Bruxelles en Mouvements* n° 305 de mars-avril 2020. Vous pouvez prendre connaissance de la version intégrale ici : <https://www.ieb.be/Oser-etre-critique>.



REBEKKA BAUMANN

vue de mobilité, d'autant plus que son chantier aura des incidences désastreuses pour le quartier qu'elle devra desservir. Alors que les habitants et associations n'ont pas manqué de répéter à de nombreuses occasions ce qui relève de l'évidence (et qui est confirmé par les propres études du projet), soit l'inutilité du projet, aucun débat n'a pu avoir lieu. En cause, un argument technocratique : un métro ne peut physiquement pas passer dans la courbure de tunnel existante, il faut donc creuser un nouveau bout de tunnel et tant qu'à faire, réaliser une nouvelle halte.

Un regret récurrent est lié au fait que nous passons notre temps à lutter « contre » plutôt que « pour ». Mais il nous plaît à penser qu'aujourd'hui, lutter « contre », c'est aussi lutter « pour » une autre vision, celle d'un projet de ville solidaire respectueux des valeurs d'usage du territoire.

Contre-pouvoir plutôt qu'auxiliaire du pouvoir, il ne s'agit pas pour autant d'être conspirationniste ou contre le pouvoir mais de plaider pour un au-delà de la logique du pouvoir, en vue d'une transformation sociale égalitaire.

Dépasser les alternatives infernales

L'alternative infernale est l'ensemble des situations qui ne semblent laisser d'autres choix que la résignation, comme marquée d'impuissance : « Si on construit des logements sociaux, on va attirer des pauvres », « Si on n'adopte pas la 5G, Bruxelles va rater le train du progrès », « Si vous attaquez le permis de la marina d'Anderlecht, les habitants vont rester avec une friche sur le dos », « Sans les plans d'aména-

gement directeur, les promoteurs feraient des tours encore plus hautes ». La parade face à ce discours est de travailler sur la complexité de l'urbain : à partir du monde tel qu'il est plutôt que comme on voudrait qu'il soit. On peut rêver d'un piétonnier au centre-ville comme idéal de mobilité douce mais le projet de piétonisation des boulevards centraux s'ancre avant tout dans une réalité de marketing urbain produisant de l'attractivité touristique. La ville rêvée devient vite la ville des promoteurs pour qui « *Le pire ennemi de la ville de demain, c'est l'habitant d'aujourd'hui* »².

C'est pourquoi IEB se garde de mettre sur pied des alternatives clés sur porte se targuant de montrer ce que l'on ferait à la place de ceux ou celles qui ont aujourd'hui le pouvoir. Créer les moyens que les problèmes soient posés autrement et susciter les conditions d'un espace de débat assumant la conflictualité du monde, ce n'est pas fuir ses responsabilités mais assumer qu'il faut plus que de la bonne volonté pour affronter la complexité de la ville et ses inégalités.

Ce n'est pas pour autant qu'IEB ne propose plus rien mais nous nous battons avant tout pour préserver un espace de débat critique et démasquer l'invisibilisation des rapports sociaux de domination derrière les jolis discours du vivre ensemble et de la mixité sociale qui visent à imposer une paix sociale dans un contexte de destruction écologique et de précarisation sociale et économique grandissantes. ■

2. Citation de Marnix Galle (Immobel) dans l'émission Archi Urbain.

LES MISSIONS D'IEB

La raison d'être de notre fédération est... de fédérer. La mise en commun des réflexions et des points de vue des membres permet de dépasser les intérêts particuliers et de tendre vers l'intérêt général. Les synergies créées entre les collectifs d'habitants donnent naissance à une intelligence critique et collective, à l'échelle de la région.

Dans ce cadre d'action, les missions principales sont vastes et les activités sont multiples. Nombreuses sont les possibilités de dérouler le fil de l'année écoulée et d'explicitier le sens de notre métier. Toutefois, quel que soit le thème traité ou l'action en cours, notre raison d'être reste l'éducation permanente : la volonté de participer à l'émancipation individuelle et collective des bruxellois·es dans le but de transformer la société. C'est pourquoi, par souci de clarté et de cohérence, nous avons pris le parti d'aborder toutes nos tâches (ou, en tous cas, un maximum de nos tâches) dans une logique globale fidèle à nos objectifs et nos ambitions en matière d'éducation permanente. Par conséquent, les 4 dossiers majeurs mis en évidence dans les pages qui suivent répondent aux 4 axes de travail qui cadrent nos missions d'éducation permanente. Les actions effectuées au sein de la « Platform Pentagone » illustrent les mobilisations d'IEB dans l'espace public ; le travail d'accompagnement des habitants et d'analyse effectué sur les transformations du quartier Heyvaert participe de notre défense du Droit à la Ville ; le travail de décryptage mené avec les habitants et les comités membres autour du projet de PRDD se situe dans le cadre de notre analyse critique des enjeux globaux ; et le travail effectué autour du projet wme se situe dans notre lutte historique pour l'amélioration de la qualité de la vie et de l'environnement.

1. LA MOBILISATION DANS L'ESPACE PUBLIC

IEB a pour particularité d'être ancré dans les quartiers par le biais de ses membres. L'approche locale est l'un des piliers fondateurs de notre association. Même si notre objectif en tant que

fédération est d'amener les habitants de la ville à s'intéresser à ce qui se passe au-delà de leur environnement immédiat et à créer des connexions entre les dynamiques existantes, IEB fait remonter la diversité des voix des quartiers pour les positionner en contre-pouvoirs sur les enjeux globaux de la ville. Continuer à investir largement dans cette sphère locale selon la philosophie de l'éducation permanente nous paraît essentiel pour faire face à une certaine démobilitation et au désintérêt croissant du citoyen pour les affaires publiques. Les actions menées dans ce cadre visent à aider les habitants à se mobiliser face aux enjeux locaux (suivi d'enquêtes publiques sur l'aménagement de voiries, de places publiques, d'espaces verts, de projets immobiliers, travail dans le cadre des contrats de quartier). Elles ont également pour but de soutenir l'implication des habitants dans des dynamiques collectives sur le plus long terme (création de comités de quartier, projets visant à créer du lien entre les habitants) et sur un mode plus prospectif (inventaire des besoins du quartier, élaboration en commun de projets, mise en œuvre de démarches citoyennes telles des potagers collectifs ou des ateliers vidéo...). Comme chaque année, IEB a mené de nombreuses actions sur le terrain et il est difficile d'en faire la liste exhaustive. Le lecteur intéressé est invité à se reporter au site web d'IEB s'il veut approfondir cette question en consultant les rubriques « actions » et « présence IEB ».

Focus : Naissance de la plateforme stop5G.be – pour une critique sociale, politique et environnementale des questions technologiques

De nombreux collectifs et associations, dont IEB, sont en lutte depuis plusieurs décennies contre le déploiement anti-démocratique des technologies sans fil et la digitalisation/numérisation protéiforme de nos sociétés. Une injonction à laquelle l'ensemble de l'humanité est priée de se conformer, sans autre voix au chapitre que celle de consommer en masse et d'y consacrer une part de plus en plus importante de ses revenus (in)disponibles. Une marche forcée au nom du progrès, et plus récemment de la transition, qui s'illustre une fois de plus avec le déploiement de la cin- ➔



PAUL MAHOUX

quième génération des standards de téléphonie mobile, la 5G. Un déploiement terrestre et spatial d'un nouveau réseau antennaire et satellitaire qui marchandise et privatise les communs.

IEB y a consacré un numéro de son bimestriel *Bruxelles en Mouvements*, « Le meilleur des ondes », n°302, septembre octobre 2019. Un dossier qui déploie les bouleversements écologiques majeurs qu'augure la 5G dont l'hyperconnexion permanente entre êtres vivants et machines, l'épuisement des ressources (extractivisme), la pollution (des eaux, des sols, de l'air, de l'espace), la consommation énergétique du numérique (à la production et à l'usage), l'exploitation de l'humain (conditions de travail, cadre de vie), la géostratégie (conflits, guerres), l'effondrement de la biodiversité, la mutation du travail et de l'emploi, la privatisation des communs (espaces public et spatial), la restriction des libertés individuelles... Dans la foulée, IEB a produit une vidéo éponyme qui en 6 minutes explique pourquoi la 5G est une technologie de rupture qu'il faut refuser. Si le scénario de la vidéo a été écrit et tourné en 2019, sa diffusion sur les réseaux sociaux a été lancée au premier trimestre 2020 dans le sillage de la première manifestation nationale belge stop5G en janvier 2020.

La confiscation systématique du débat public sur les choix de développements socio-techniques qui impacteront durablement les êtres vivants et leurs relations est une fois de plus démontrée avec ce dossier. Les mobilisations associatives et citoyennes contre le déploiement de la 5G relèvent de la justice environnementale qui défend non des acquis individuels mais une vie commune dans un environnement qui la rende possible. Il s'agit d'une revendication égalitaire de participation à la décision et d'un appel lancé à la puissance publique pour mette en oeuvre la capacité effective des citoyens à décider. Or, force est de constater que sur ce dossier, comme sur bien d'autres dans lesquels les travailleurs et les comités membres d'IEB s'investissent, la décision est seule réservée aux politiques politiciennes et à leurs « partenaires » privés. Par contraste, les quelques collectifs et associations mobilisés contre le déploiement de la 5G sont délégitimés, relégués au rang d'agitateurs et de complotistes. Il faut d'ailleurs souligner que parmi les grosses fédérations et ONG environnementales belges (BBL, IEW, WWF, Greenpeace, BRAL, Natagora...) aucune ne se mobilise sur ce dossier.

Or, 2019 aurait pu amorcer un virage à 180° dans la foulée des élections régionales et fédérales du mois de mai, qui a vu se succéder pendant la

campagne électorale des grandes « manifestations pour le climat », et le mouvement populaire des « gilets jaunes », fustigeant les inégalités sociales des politiques environnementales.

IEB faisait vœu d'un gouvernement bruxellois véritablement porteur d'un projet social et écologique suffisamment solide pour résister aux pressions idéologiques et financières des industriels des technologies du numérique. À ce jour, le doute subsiste tant à la lecture de la Déclaration de politique régionale du Gouvernement bruxellois, qui souhaite que la Région attire sur son territoire des investisseurs et talents capables de concrétiser « son ambition smartcity », qu'à l'agressive campagne de communication que mènent lobbies et industriels des télécoms et du numérique.

Pourtant tous les dispositifs de surveillance, de publicité ciblée et d'assistance virtuelle de la société de l'hyper-connectivité suscitent des oppositions de plus en plus virulentes. Les résistances aux compteurs communicants ont surpris les marchands du futur connecté. Cette lutte qui allie critique sociale et environnementale des dernières innovations numériques a tracé la voie de l'insoumission.

Plusieurs appels internationaux, initiés par des médecins généralistes, des biologistes, des physiciens, des ingénieurs, des associations de défense de l'environnement, des citoyens, aux quatre coins du monde, ont débouché sur la création d'une plate-forme supra nationale pour exiger l'arrêt du déploiement terrestre et spatial de la 5G. Un mouvement international, ancré dans de nombreux territoires et régions, organise des mobilisations communes aux mêmes moments aux quatre coins du monde.

C'est dans cette ébullition transnationale que naît en novembre 2019 la plateforme associative belge stop5G.be, qui réunit une vingtaine d'associations des trois régions. Son acte de naissance tient dans la remise de la pétition internationale « 5G space appeal » (signée par 172 395 personnes et organisations de 204 nations et territoires), aux gouvernements fédéral et régionaux de Belgique.

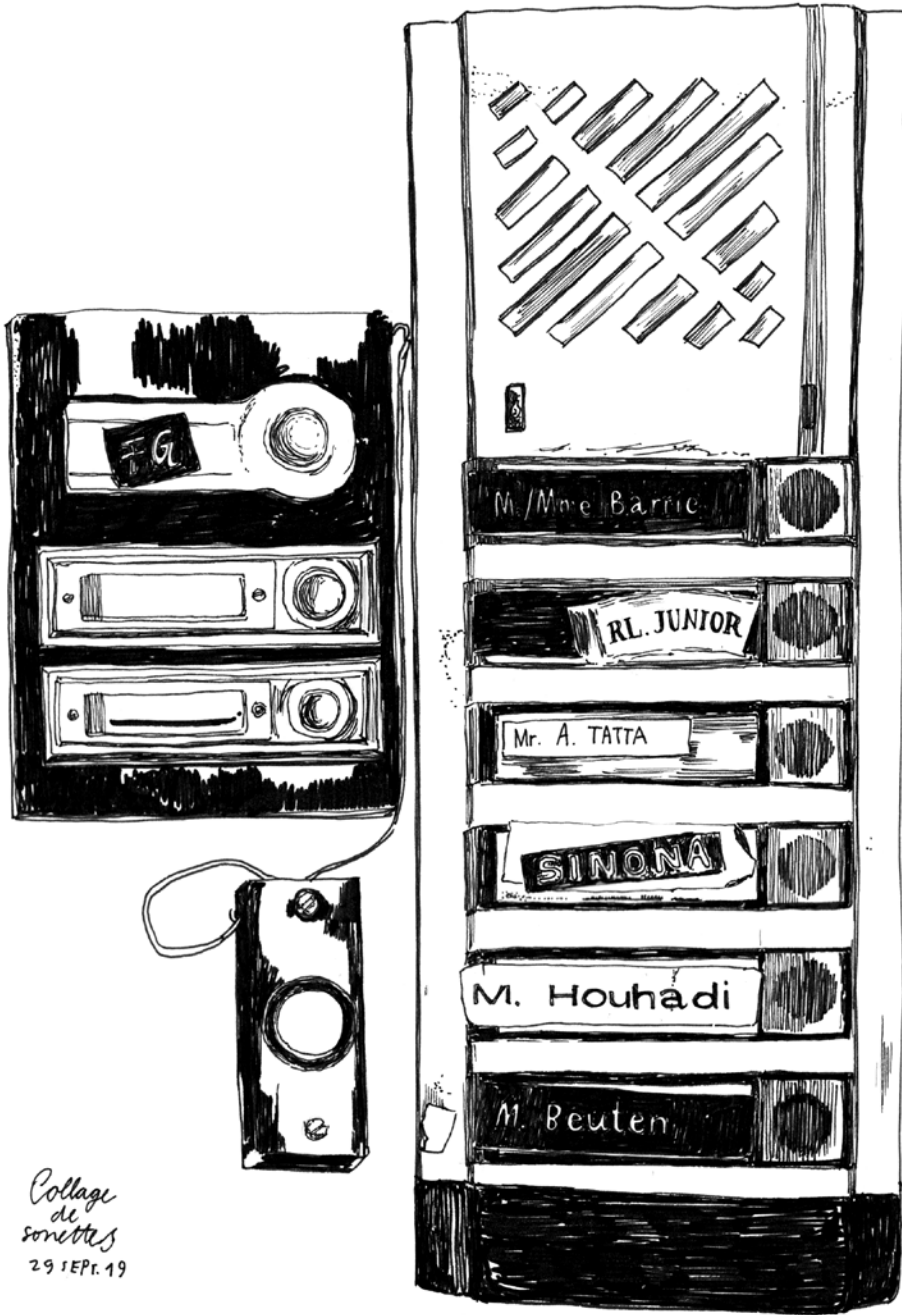
Initiée par le Grappe, Fin du Nucléaire et IEB, la plate-forme rassemble les collectifs historiquement actifs sur le dossier des effets sanitaires des technologies sans fil (grONDES, Teslabel, Beperk de Straling, AREHS, ondes.brussels...) et d'autres associations davantage actives sur les aspects sociétaux qu'augure le basculement dans « Le monde de la 5G » (Acteurs et Actrices des Temps Présents, Barricade, Librairie Par

Chemins, Kairos, Attac Liège, mpOC, Amis de la Terre...).

Une convergence des luttes salutaire en regard de l'énergie à déployer pour contrer l'offensive marketing des lobbies du numérique largement relayée par les médias. Toutefois, cette convergence relève également du défi tant les sensibilités politiques réunies divergent. Particulièrement lorsqu'il s'agit de la nécessité de dépasser les arguments sanitaires du dossier qui confinent le débat sur la crête du partage des eaux entre les « pour » qui disent qu'il n'y a rien à craindre et les « contre » qui s'acharnent à démontrer le contraire. Un clivage sans cesse relayé dans la presse nationale qui fait l'impasse sur les nombreux autres aspects du dossier, sauf à publier sous forme de cartes blanches les voix dissidentes. Cette polémique « scientifique » convoque les « experts » légitimés par les médias, qui physicien, qui ingénieur devenus maîtres en santé et autorisés à mettre en question la pertinence du principe de précaution : l'effet thermique des ondes électromagnétiques est avéré mais « sous contrôle » (les normes préconisées par l'ICNIRP/OMS nous protègent) ; l'effet biologique est discrédité en l'absence de preuve absolue démontrant un lien de causalité direct entre ondes électromagnétiques et pathologies.

Le collectif stop5G.be a acté dès sa naissance la nécessité d'être au-delà de ce clivage, à plus forte raison qu'un nouvel assouplissement de la norme a été préparé par l'ex-ministre bruxelloise de l'Environnement, Céline Frémault, dans la foulée du Protocole d'accord signé en juillet 2018 entre le Gouvernement Vervoort I et les opérateurs de téléphonie mobile pour un déploiement pionnier de la 5G à Bruxelles. Un clivage consacré en janvier 2016 par l'arrêt de la Cour constitutionnelle qui annulait le recours introduit en 2014 par plusieurs associations, dont IEB, contre l'assouplissement de la norme bruxelloise pour un déploiement de la 4G à moindre coût pour les opérateurs. La Cour dans son arrêt statuait que *« l'assouplissement de la norme est justifié ici par les motifs d'intérêt général indiqués : l'introduction de la technologie 4G dans la Région de Bruxelles-Capitale est jugée nécessaire dans le cadre de son rôle international et européen. »*

La messe était dite, pour des siècles et des siècles : désormais et pour les générations futures de... téléphonie mobiles – non pas des êtres vivants – l'intérêt général relèverait du droit au progrès et non de la « santé publique ». Une sentence qui ancre les luttes à venir dans une approche nécessairement sociale, politique et environnementale des questions technologiques. ➔



Collage
de
sonettes
29 SEPT. 19



2. LE DROIT À LA VILLE

Pour IEB, la réappropriation de la ville par ses habitants passe par le renforcement d'un urbanisme démocratique, au bénéfice de la collectivité et non de quelques acteurs particuliers, si puissants soient-ils. Une des missions fondamentales que s'est donnée notre association est la défense des habitants les plus faibles pour leur permettre cette réappropriation de leur cadre de vie. Le droit à la ville vise à rendre aux habitants « un pouvoir de façonnement fondamental et radical sur les processus d'urbanisation, c'est-à-dire sur les manières dont nos villes sont sans cesse transformées ». En ce sens, le droit à la ville déborde largement le droit à accéder à la ville dans sa réalité physique. Se réapproprier la ville (avoir « droit à la ville ») signifie autant l'accès à la centralité urbaine (pour ceux qui en ont été exclus) qu'une conquête, des qualités et valeurs associées à l'émancipation.

Il s'agit notamment de construire la ville en donnant le primat à la valeur d'usage des éléments qui la composent sur leur valeur marchande. Mais force est de constater que les leitmotifs de participation citoyenne et d'urbanisme durable, laissant croire à la victoire de la première sur la deuxième, relèvent aujourd'hui plus d'un slogan. Celui-ci occulte une stratégie de développement s'arrimant essentiellement à un principe de compétitivité entre villes.

Ces dernières sont désormais réduites à n'être plus qu'un produit défini par la valeur d'échange qui s'articule autour de la rente foncière. Une ville qui vise la construction spéculative d'un site plutôt que l'amélioration des conditions de vie au sein du territoire concerné. Une ville qui privilégie l'urbanisme par projet au détriment de l'aménagement global, et l'image au détriment de la substance.

Dans les diverses fonctions urbaines mises à mal par cette logique spéculative, le logement et surtout son accès tiennent une place centrale. IEB défend de longue date un accès au logement pour tous mais 2019 fut une année particulièrement riche et dense sur cette question.

Focus: le droit au logement – un festival, une balade et un journal

La filiation entre le droit à la ville et le droit au logement est revendiquée par un nombre croissant d'associations, de collectifs et de chercheurs en Belgique. Mais pour IEB, de nombreux pro-

jets sont actuellement développés au nom du droit au logement sans qu'il y ait pourtant une grande attention portée aux questions sociales, démocratiques et environnementales. Les Plans d'aménagement directeurs (PAD) en sont une excellente illustration pour questionner le lien entre ces deux notions. En 2019, IEB s'est penché sur 8 PAD (Caserne, Mediapark, Gare de l'Ouest, Loi, Porte de Ninove, Herrmann-Debroux, Josphat, Heyvaert) prévoyant pour la plupart une forte densification en nombre de logements produits sans que des garanties suffisantes soient posées pour que ces logements soient accessibles à la population bruxelloise. Une attention particulière a été portée au PAD de la Gare de l'Ouest sur le territoire duquel plusieurs actions de mobilisation se sont tenues d'avril à juin 2019 pour exiger que sur un terrain public, 100% des logements soient publics, dont au minimum 80% à destination des revenus modestes avec minimum 60% de logements sociaux. Ces actions étaient portées par IEB mais aussi par Bruxelles Laïque, le CADTM, les Equipes Populaires, la FeBUL, le MOC Bruxelles, le RBDH, le réseau ADES et Vie Féminine.

Le droit à la ville ne peut se réaliser que s'il est possible de vivre en ville, par choix et dans la dignité. Ceci se travaille à partir des outils d'aménagement du territoire mais aussi en contact avec des associations de droit au logement et de terrain ainsi qu'avec les habitant·e·s concernés. En 2019, IEB a poursuivi et développé des collaborations fructueuses avec divers habitant·es et associations actives dans le droit au logement.

Bien qu'IEB soutienne et travaille à ce que les décideurs politiques ne soient pas l'alpha et l'omega du travail réalisé par l'association, l'opportunité de l'année électorale a joué dans la motivation de diverses associations actives dans le secteur logement (« Maison de quartier Bonnevie », Buurtwinkel, Rassemblement Bruxellois pour le Droit à l'Habitat, La Fédération Bruxelloise de l'Union pour le Logement, la Fédération des Services Sociaux) à se rassembler avec le « Centre Vidéo de Bruxelles » pour mettre sur pied un festival sur le droit au logement.

Ce micro festival, dénommé de façon un peu provocante « Une brique dans la gueule », s'est tenu le 22 mars 2019 avait un double objectif: faire parler du logement à la veille des élections et mettre en lien des associations qui ne travaillent pas spécifiquement dans ce domaine, et ce, à partir du constat suivant: « où que l'on se situe dans l'action sociale à Bruxelles, on finit toujours par buter sur le logement ». ➔

Pour les associations actives dans le secteur du logement, il s'agissait de décloisonner nos actions, de mettre à disposition des connaissances et des pratiques, de créer des liens et de futures collaborations avec d'autres associations (maisons médicales, écoles de devoirs, etc). Nous avons ainsi rassemblé plus de 150 travailleurs sociaux et personnes intéressées. Les discussions et les échanges furent extrêmement utiles et fructueux. Les retombées de cette journée continuent de nous arriver au fil des mois, à la faveur d'un contact, d'une demande, de questions, etc.

Dans le cadre de ce festival, IEB, le Centre Vidéo de Bruxelles, le groupe Alarme de la Maison de Quartier Bonnevie ainsi que les participants du Buurtwinkel se sont organisés pour créer une balade urbaine sur la question du logement. Ce travail de plusieurs semaines a rassemblé une dizaine de participants au long court qui se sont investis dans la construction de la balade. Celle-ci a pu être réalisée une petite dizaine de fois devant un public varié de mars à juin 2019.

Parcourant Cureghem, chaque participant raconte un moment de sa vie de locataire, ses difficultés d'accès ou les conditions peu humaines d'habiter qu'il a connu sur ce territoire central et populaire. Des parcours singuliers mais malheureusement partagés par de nombreuses autres personnes. Une page internet permettant de réaliser la balade soi-même via des enregistrements audio devrait être réalisée sous peu.

Finalement, c'est autour d'un Bruxelles en Mouvement que nous avons clôturé pour l'année 2019 notre focus sur le logement. Ce journal « Au marché du logement » est le fruit d'un travail collaboratif d'une dizaine de personnes. Autour d'IEB et de son approche systémique et macro du droit au logement et du droit à la ville, il s'agissait de s'ouvrir à d'autres points de vue et compétences. Ainsi, le groupe d'auteurs de ce journal rassemblait : deux travailleurs d'Union de locataires, un ancien travailleur du secteur sans abris, une chercheuse dilettante, une conférencière gesticulante, une travailleuse du Comité d'annulation des dettes illégitimes. Ensemble, nous avons pris le temps de parler d'un impensé pourtant essentiel : l'existence d'un marché du logement met en péril la réalisation du droit au logement. L'objectif n'était pas de dresser la liste des actions menées ou à mener selon nous en matière de logement à Bruxelles, mais de repartir de situations précises pour lesquelles le marché est l'obstacle.

À travers l'absence de logement, le mal loge-

ment, l'extension du marché immobilier à ses friches et aux nouvelles formes financiarisées de l'investissement dans le logement, le journal a parcouru comment concrètement la concurrence de tous contre tous et la loi du marché empêchent que soient logés dans de bonnes conditions l'ensemble des habitants.

3. L'ANALYSE CRITIQUE DES ENJEUX GLOBAUX

La prise en considération des enjeux globaux ou supra-locaux est une étape indispensable à la compréhension des réalités locales et de quartier. L'influence des décisions politiques, économiques et sociales prises par les autorités publiques (régionales, nationales, voire européennes) s'inscrit dans une continuité qui conditionne la vie quotidienne des habitants de Bruxelles. Il s'agit dès lors de rendre intelligibles ces mécanismes exogènes et de faire comprendre comment et pourquoi ils pèsent sur les Bruxellois. Il est fondamental d'associer un maximum d'habitants à cette réflexion, d'une part pour tenter de mieux appréhender l'incidence des politiques publiques sur le quotidien à partir d'un recoupement des expériences et des vécus particuliers et, d'autre part, pour permettre une réappropriation des problématiques socio-environnementales par les habitants eux-mêmes en vue de leur dépassement. Au travers de cette thématique, nous visons plus particulièrement la mise en débat d'enjeux globaux essentiels pour penser l'avenir de la ville : développement des transports publics de surface, densification du territoire, dualisation socio-spatiale de la ville, planification et développement des fonctions urbaines (logement, bureau, activités productives, commerce, équipement...), place de la nature en ville, réflexion sur les grandes friches urbaines, avenir institutionnel de Bruxelles, problématiques transfrontalières... Remarquons que tous ces enjeux sont fortement connectés les uns aux autres et que les réflexions menées ne pourront faire l'impasse d'une approche transversale incluant les dimensions sociales, environnementales, urbanistiques, économiques et culturelles.

Focus : le plan régional de mobilité *Good Move*

Succédant à Iris 2, le nouveau projet de Plan Régional de mobilité (PRM) ainsi que son rapport d'incidences environnementales (RIE) ont été mis à l'enquête publique du 17 juin au 17 octobre 2019. Le plan *Good Move*, s'il comporte une partie

réglementaire, est essentiellement stratégique et entend cadrer les mesures régionales de mobilité jusqu'à l'horizon 2030. À l'issue de l'enquête publique, IEB a remis aux pouvoirs publics un avis fourni de 22 pages qui salue l'orientation générale tout en se montrant critique sur certaines orientations et la mise en œuvre.

Pour enrichir cet avis, IEB a organisé le 23 septembre 2019 une soirée de présentation du PRM à destination de ses membres, avant de récolter et d'intégrer leurs remarques et commentaires dans son rapport final. Le contenu de l'avis a également été nourri par les discussions au sein de la Commission régionale de la mobilité (CRM) dont IEB fait partie. De ce travail ressortent quelques idées maîtresses : primauté au transport de service public, soutien aux déplacements non motorisés, préservation d'un environnement (physique et social) qui assure aux Bruxellois des conditions d'existence décentes, et association de la population à l'élaboration de la décision publique, dont elle est la première concernée.

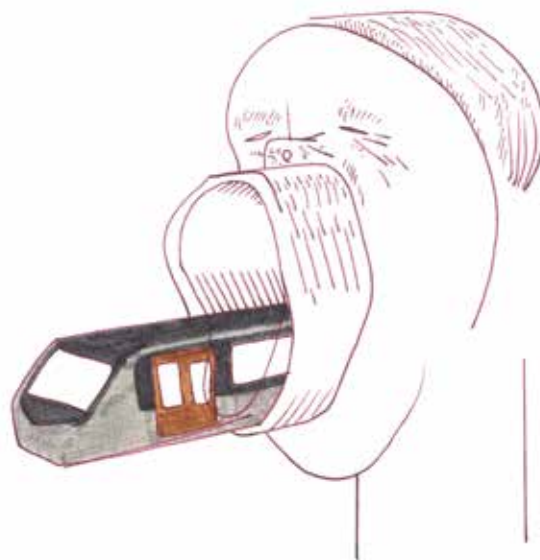
IEB salue notamment la volonté du plan de décliner l'un des objectifs du PRDD, soit la production d'une ville de proximité basée sur la complémentarité des usages et des fonctions permettant de réduire la demande des déplacements, de rendre la mobilité plus respectueuse de l'environnement ainsi que d'améliorer les conditions de déplacements des modes non motorisés.

Ses volontés ne diffèrent cependant pas tellement du plan précédent, qui avait mis en avant une mesure phare de réduction de 20 % de la pression automobile en 2018 par rapport à 2001, un objectif qui est très loin d'avoir été atteint. En cause, une absence de budget, d'échéancier et aucune hiérarchie des priorités. Ainsi, les mesures les

plus efficaces au regard de l'objectif, mais potentiellement aussi les plus impopulaires, comme le péage urbain, n'ont jamais été mises en œuvre.

Si *Good Move* prétend avoir tiré des leçons des échecs précédents, il ne bute pas moins sur certaines des limites de l'exercice. Ainsi les mesures qu'il propose doivent se réaliser dans le cadre des budgets déjà alloués à la mobilité ou aux espaces publics. Or, nombre de mesures demanderont des augmentations et des arbitrages de budget qui ne peuvent être assurés structurellement à l'heure actuelle.

D'autant que *Good Move* avalise des décisions budgétaires prises en amont, notamment dans les Plans Pluriannuels d'Investissements (PPI) ou le contrat de gestion de la STIB, qui grèveront grandement les capacités financières de la Région en matière de mobilité (nouvelle ligne de →



ARNAUD LORNE

Métro 3, la suite...

Une amélioration globale des fréquences et du maillage du transport public de surface est essentielle pour provoquer un report modal, mais là où Iris 2 visait une amélioration de l'accessibilité en limitant autant que faire se peut l'imposition de correspondances, *Good Move* vise au contraire l'établissement de certaines lignes fortes de transport en commun sur lesquelles les autres lignes seraient rabattues. La ligne de métro 3 constitue une ces futures lignes fortes. En 2019, IEB a questionné le bien-fondé de ce projet au regard de ses conséquences économiques, sociales et environnementales. IEB a ainsi cosigné deux

communiqués de presse dénonçant, d'une part, le saucissonnage des demandes de permis et s'inquiétant, d'autre part, du bilan carbone désastreux de l'ensemble des chantiers. IEB a aussi participé à lancer une pétition et à organiser des actions de soutien aux commerçants du quartier de l'avenue de Stalingrad où les travaux pour une nouvelle station de métro ont commencé. Enfin, IEB a co-organisé avec les Acteurs et Actrices des temps présents, une soirée de débat sur le projet ainsi qu'une marche sur l'ensemble du tracé de la future ligne à la rencontre des différents comités de quartiers régionaux qui se sont mobilisés sur la question.

métro, rénovation des tunnels, construction de parkings de dissuasion aux portes de la Région). Se pose alors la question du sens qu'il y avait à faire participer la population à l'élaboration du plan alors que ses orientations fondamentales étaient déjà entérinées.

Autre observation qui pose question : l'absence de données ou l'utilisation de données datées. Ainsi, la plupart des chiffres proviennent de l'enquête Beldam de ... 2010. Il est pourtant clair que les habitudes de mobilité ont fortement changé ces dernières années, en témoigne l'utilisation croissante du vélo à Bruxelles.

Cette absence de données est encore plus criante quand il s'agit de démontrer la pertinence d'un des principes fondateurs de ce nouveau plan : l'«intermodalité», selon lequel le meilleur moyen de faire baisser la part modale de la voiture serait de promouvoir l'usage de plusieurs moyens de transport. Une façon de se déplacer qui demande à la fois une certaine flexibilité ainsi que l'acquisition de toute une série de compétences qui sont loin d'être accessibles à l'ensemble de la population. Fort de ce principe d'intermodalité, le plan en décline une mesure phare : l'instauration d'une application dite MaaS (pour *Mobility as a Service*), un outil centralisant l'information sur les offres de mobilité, publiques et privées, qui propose une intégration tarifaire permettant de souscrire en un clic à une formule de déplacement adaptée à ses besoins.

L'implémentation d'un MaaS constituerait une réponse au fait que les usagers ne sont pas en mesure de profiter de l'abondance de l'offre de mobilité, marquée par une multitude croissante d'opérateurs privés. Cette assertion n'est cependant nullement démontrée par le plan, d'autant que ces offres privées ne sont, dans bien des cas, pas pérennes, inégalement réparties sur le territoire, et pas accessibles aux personnes à mobilité réduite, qui constituent un tiers de la population bruxelloise.

Au contraire de l'infrastructure de transport public qui est ancrée territorialement et s'inscrit dans la durée, les offres privées sont volatiles et dépendantes d'habitudes de consommation extrêmement mouvantes. Pour cette raison, IEB s'est positionnée pour un développement de l'offre de transport public et une amélioration de son accessibilité.

En effet, les problèmes de mobilité à Bruxelles relèvent davantage de l'organisation générale des transports en commun, des infrastructures

disponibles et de leur état, et des possibilités d'accès que l'on accorde aux voitures privées. La mobilité ne doit pas être envisagée comme un service dématérialisé dont la réussite dépendrait principalement d'enjeux d'information et de communication.

Nous avons également constaté et regretté l'absence d'une véritable réflexion sur l'équité sociale, qui se cantonne dans *Good Move* à une assertion sur le prix des transports publics, décrété «équitable» parce qu'inférieur à ceux pratiqués dans d'autres villes européennes – ce qui nous a semblé abusif.

Quant à certains principes d'aménagement défendus dans le plan, ils nous semblent contraires à la visée d'équité sociale. Ainsi en est-il des «mailles apaisées» (où le trafic de transit est dissuadé, sans trop qu'on sache comment) et de leur corollaire : le *report* de la circulation automobile. Viser la réduction de la circulation automobile sur certaines portions du territoire tout en assumant son augmentation dans des quartiers excentrés et/ou proches d'axes dits «structurants» ne revient-il pas à avaliser un aménagement à deux vitesses ? Si nous ne pouvons que saluer l'objectif d'amélioration du cadre de vie, il serait juste qu'il s'adresse à tous les Bruxellois-es – et pas uniquement aux habitants-es qui ont la chance d'habiter dans une future «maille apaisée».

Le plan de mobilité se propose également d'augmenter le recours aux véhicules à moteur non thermique, en particulier la voiture électrique. Si celle-ci peut avoir un impact positif sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) – si tant est que sa puissance et son gabarit soient réduits au minimum – nous avons rappelé qu'elle ne règle pas les enjeux posés par le transport motorisé individuel : congestion, séparation des flux et sécurité routière. Par ailleurs, nous avons rappelé que la voiture électrique ne constituait aucunement une technologie «propre» : la production des batteries exige l'utilisation de matériaux dont l'extraction est polluante, sans compter qu'elle s'effectue dans des conditions sociales scandaleuses (travail des enfants, p.ex.). L'autre aspect problématique réside dans l'augmentation prévisible de la demande en électricité dont la source, pour la Belgique, est le nucléaire et les centrales à gaz qui rejettent du CO₂. Enfin, le prix d'un véhicule électrique est actuellement rédhibitoire pour une bonne partie des Bruxellois-es, et un garage est (pour l'instant) nécessaire au rechargement. Pour toutes ces raisons, IEB estime que ce type de véhicule doit être

considéré comme une solution ponctuelle pour ceux qui n'ont d'autres choix que de recourir à la voiture, et ce dans le cadre d'une stratégie visant la réduction de la possession automobile et la promotion d'une mobilité partagée.

Quant au stationnement, nous avons salué l'intention de réduire le nombre d'emplacements en voirie, permettant de libérer de l'espace pour les modes actifs et les activités riveraines. Avec toutefois une compensation de cette diminution par la création de 20.000 emplacements hors voirie. Or, le calcul qui mène à ce nombre (que reprend également le PRDD) n'a malheureusement pas été explicité, empêchant d'évaluer finement la pertinence de la stratégie. Enfin, rappelons que Bruxelles compte déjà un nombre important d'emplacements hors voirie (autant qu'à Paris!) et que, de manière générale, les infrastructures de stationnement ont tendance à favoriser l'utilisation de la voiture – alors que *Good Move* vise le contraire.

IEB suivra dans les années qui viennent la mise en application des mesures qui jalonnent le plan régional de mobilité et militera pour que les arbitrages à venir appuient les mesures les plus susceptibles de contribuer à l'amélioration du transport public, de provoquer un report modal et d'inciter à l'utilisation de modes dits actifs (desquels nous excluons les « micro-mobilités » électriques). Plus généralement, IEB veillera à ce que le principe de justice environnementale soit toujours d'application, c'est-à-dire que la préservation et l'amélioration du cadre de vie bruxellois ne se fasse pas au détriment de l'équité sociale sur son territoire.

4. LUTTE POUR L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE ET DE L'ENVIRONNEMENT

La ville est vantée pour ses indéniables avantages comme la proximité des services, la facilité des transports en commun, la multiplicité des activités économiques, l'émulation culturelle, le terreau social... Mais la ville a également ses inconvénients. La question des nuisances que peut apporter une vie urbaine fait partie des sujets de préoccupation et d'action d'IEB. Les nuisances sonores, la pollution, le stress, le manque d'espace, sont des soucis quotidiens d'une partie de plus en plus importante des Bruxellois-es. Le coût de la vie et le coût de l'espace nécessaire pour s'extraire de la promiscuité urbaine incitent les classes moyennes à

fuir la ville pour les banlieues. Cet exode amplifie un phénomène de dualisation sociale entre des populations précarisées, incapables de s'installer en périphérie et occupant des logements à la limite de l'insalubrité et les habitants des quartiers huppés bruxellois. Le retour espéré des classes moyennes en ville, accompagné d'une amélioration du cadre de vie, ne peut se faire au dépend des plus pauvres, obligés de s'entasser dans les derniers quartiers accessibles, voire de quitter la région pour des villes de plus en plus lointaines. Il en résulte un modèle non seulement anti-écologique mais aussi anti-social, dans la mesure où ce sont les Bruxellois-es les plus précaires qui souffrent le plus des nuisances environnementales.

L'amélioration de la qualité de vie constitue donc naturellement un axe prioritaire de l'action d'IEB.

Les enjeux sont multiples et d'ordres divers :

- Mode de vie (mode de consommation, gestion des déchets, mode de déplacement) ;
- Égalité environnementale, que tous aient accès à des espaces sains ;
- Qualité de l'environnement (espaces verts et espaces naturels, biodiversité en ville, qualité de l'eau, maillages bleu et vert, protection des intérieurs d'îlot, perméabilité du sol) ;
- Santé publique (pollution de l'air, pollution sonore, rayonnement électromagnétique) ;
- Énergie (performance énergétique des bâtiments, sensibilisation à l'utilisation rationnelle de l'énergie, énergies renouvelables) ;
- Qualité de l'espace public (lutte contre la publicité et la pollution lumineuse, place des usagers « faibles », lutte contre l'envahissement automobile).

Focus : lutte contre la densification et les Plans d'aménagement directeurs (PAD)

La réforme du CoBAT entrée en vigueur en 2018 a donné naissance à un nouvel outil urbanistique : le Plan d'Aménagement Directeur (PAD). Le PAD se définit comme un outil d'aménagement de compétence régionale qui permet de définir simultanément les aspects stratégiques (indicatifs) et réglementaires (obligatoires) d'aménagement d'un territoire donné de la Région. Il tient à la fois du PPAS (communal et obligatoire) et du schéma directeur (régional et indicatif). ➔



PAD

rue de la loi
pour en savoir plus:

www.onu.org

www.ict.be

www.bial.brussels

www.gag.be

www.placpublique.be

CONSTRUISONS A VOLONTÉ

Les critiques contre les PAD sont nombreuses et diverses. L'outil pêche fondamentalement par sa dimension peu démocratique¹. Ses prémisses sont en outre discutables dès lors qu'à l'instar du PRAS démographique, l'outil pousse à la densification immobilière au nom d'un boom démographique à sérieusement relativiser². Le gouvernement justifie les PAD et la nécessité de faciliter l'urbanisation de zones dites de développement stratégiques tant publiques que privées en invoquant des statistiques du Bureau Fédéral du Plan obsolètes et ne correspondant plus à l'augmentation actuelle ou projetée de la population régionale.

Déjà en 2018, IEB, au côté de l'ARAU, du Bral et de plusieurs comités de quartier, avait critiqué avec force la dimension non démocratique des PAD et de leur aspect dérogatoire total : un PAD peut déroger à tous les règlements urbanistiques régionaux et communaux, y compris à la norme ultime : le Plan régional d'affectation du sol (PRAS)³.

En 2019, ce ne sont pas moins de 8 PAD qui ont été mis à l'enquête publique⁴ : Porte de Ninove, Caserne, Mediapark, Gare de l'Ouest, Loi, Josaphat, Heyvaert et Herrmann-Debroux. La simultanéité de la mise à l'enquête de plusieurs PAD accompagnés de dossiers volumineux, la rapidité des délais pour rendre les avis et l'absence de commission de concertation ont d'emblée suscité l'inquiétude, voire la colère, de nombre d'habitant·e·s et comités. IEB a dès lors été fortement sollicité tout au long de l'année 2019 pour décrypter les PAD et leurs conséquences au côté des habitant·e·s des territoires concernés.

La lecture combinée de ces PAD a permis d'observer une hyper-densification à l'aide notamment de nombreux dépassements de gabarits et une perte conséquente de biodiversité. Plusieurs PAD (Porte de Ninove, Loi, Mediapark) prévoient des tours allant de 50 à 100 m de haut favorisant la spéculation immobilière au détriment du cadre de vie (ombres portées, écrasement paysager, effets venteux). Plusieurs zones concernées voient mis à mal des espaces conséquents de

biodiversité (la friche Josaphat, le site de la Gare de l'Ouest, le bois du site Mediapark). Le tout sans qu'il y ait véritablement de contrepartie ou de garanties que les besoins des habitant·e·s des territoires concernés soient rencontrés : ces espaces de biodiversité sont perdus pour produire du logement essentiellement acquisitif (privé ou conventionné) et donc peu accessible à la majorité des bruxellois·es.

Si les enquêtes publiques se sont réalisées en tir groupé, chaque PAD est développé de manière indépendante sans que l'impact cumulatif des différents PAD soit étudié dans le rapport d'incidences environnementales. Or l'ampleur des territoires concernés par ce processus de densification est susceptible d'avoir des impacts majeurs sur la circulation automobile, sur les besoins en équipements collectifs (crèches, écoles, transport public, équipements culturels et de santé, espaces verts) ou encore sur le bilan carbone régional. Dans les quartiers centraux et denses comme la Gare de l'Ouest, Porte de Ninove et Heyvaert, cette densification va encore amplifier les inégalités sociales.

C'est pourquoi, dès l'automne 2019, IEB a décidé de prendre le sujet à bras et de réunir les différents comités de quartier concernés aux fins qu'ils puissent échanger et rassembler leurs impressions. Des réunions ont eu lieu et ont débouché sur un programme d'actions communes assez complet allant de la rédaction d'articles, aux ateliers d'affiche, en passant par des prises de position commune appelant à un moratoire sur les PAD⁵. Fin 2019, IEB a également planché sur un projet de vidéo au format court (6') destiné à saisir rapidement les enjeux du dispositif⁶.

Cette mobilisation se poursuivra avec force en 2020. ■

1. Lire notamment la carte blanche : <https://www.ieb.be/Faire-la-ville-sans-les-gens-Pour-une-refonte-des-politiques-de-participation-a-36503>.

2. Alors que le PAD se base encore sur des perspectives de 10.000 habitants supplémentaires/an, aujourd'hui le Bureau du Plan ramène cette augmentation à 2.100 habitants/an en moyenne à l'horizon 2070. L'augmentation actuelle tournant autour de 6.000 habitants/an.

3. Lire : <https://www.ieb.be/Reforme-du-Code-Bruxellois-de-l-Amenagement-du-Territoire-l-avis-coordonne-des-et-aussi> ;

<https://www.ieb.be/Quand-efficacite-rime-avec-deni-democratique>

4. Voir sur ce lien les avis suscités dans le cadre des enquêtes publiques : <https://www.ieb.be/Plans-d-amenagement-directeur-PAD-335->.

5. <https://www.ieb.be/Le-climat-change-la-societe-change-Quid-des-PAD-et-du-nouveau-gouvernement>

6. La vidéo finalisée début 2020 est visionnable ici : <https://www.ieb.be/PAD-Plan-d-Amenagement-Dictateur>

LES MÉTIERS DE BASE

MARCHANDISATION DES BIENS COMMUNS

Inciter des investisseurs à participer à la politique sociale du logement (Agences Immobilières Sociales) ; construire un centre commercial et du logement privé sur un terrain public (le projet NEO) ; encourager, ou du moins avaliser, l'apparition d'opérateurs privés de transport (trottinettes électriques et autres « micro-mobilités ») ; financer les infrastructures par des « partenariats » public-privé (5G, peut-être le métro) ; convertir un espace naturel protégé en parking (Drohme) : qu'est-ce qui rassemble ces tendances, observées en 2019 quoique anciennes pour la plupart, de l'action publique bruxelloise ? À des degrés divers, celles-ci relèvent d'une marchandisation des communs, soit la transformation de composantes du patrimoine collectif en marchandises dont le sort sera réglé par des mécanismes de marché visant la valorisation.

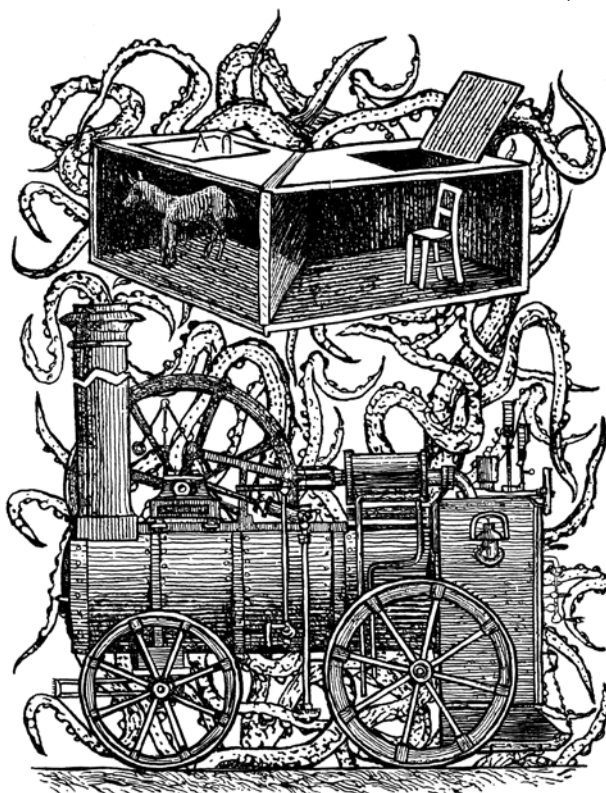
Durant l'année 2019, dans chacun des pôles d'IEB, nous avons eu à traiter des dossiers dans lesquels se cachaient plus ou moins discrètement des privatisations et marchandisations de biens publics. En en discutant en équipe, nous nous sommes rendus compte qu'il s'agissait là d'une problématique importante à laquelle il nous faut et nous faudra être particulièrement attentifs dans le futur. Avant de démontrer qu'il est pertinent de faire figurer cette thématique au centre des préoccupations d'IEB, dressons un petit inventaire (non exhaustif) desdits dossiers.

Urbanisme/Logement

L'année 2019 a été marquée par un investissement privé important dans le secteur des Agences Immobilières Sociales. Ces nouvelles pratiques qui consistent pour des investisseurs privés à acheter un terrain, réaliser un projet immobilier d'une certaine envergure, puis le confier en tout ou en partie à une Agence Immobilière Sociale a eu le vent en poupe cette année. Si certains se réjouissent de ce que l'on parvienne à pousser le « secteur privé » à la production de logement accessible, on peut relever plusieurs éléments trop peu considérés. Tout d'abord, comme l'a démontré une étude réalisée par le RBDH, la masse de logements confiée aux AIS

et propriété d'investisseurs devrait atteindre d'ici peu la moitié du parc AIS, leur offrant un certain pouvoir de négociation auprès des pouvoirs publics. Parmi les éléments à négocier, on pense bien sûr au prix de la location, jugé un peu insuffisant par certains groupes. Ensuite, la publicité faite autour de ces « nouveaux produits » laisse songeur : ils sont médiatisés comme étant à la fois des placements très sûrs (puisque garantis par les pouvoirs publics), relativement rentables (Trévi parlait de 3,5 % de rendement) et bien entendu philanthropiques.

Depuis 2007, IEB suit et analyse les enjeux autour du projet NEO, un PPP entre la Ville de Bruxelles, la Région et plusieurs promoteurs visant au réaménagement du plateau du Heysel. Lorsque germe l'idée de doter la Région du plus grand centre commercial de Belgique au travers du projet Neo, la Région vient d'adopter son Plan de développement international. Celui-ci cristallise la volonté de la Région de s'embarquer dans un modèle urbanistique d'attractivité exogène pour attirer l'investisseur dans l'espoir d'y trouver une manne de financement. En fait, la



ville de Bruxelles n'a pas tant besoin d'un centre commercial que d'un centre de congrès, infrastructure foncièrement non rentable. Le scénario imaginé est que la rentabilité du centre commercial puisse, au travers d'un arrangement territorial, financer le centre de congrès. A l'époque, le marché du bureau bat de l'aile, tandis que les centres commerciaux ont la cote et promettent un taux d'intérêt attractifs pour les investisseurs. En 2019, douze ans plus tard, la Région et la Ville sont coincés dans cet accord alors que les donnes du marché ont évolué. L'avènement du commerce en ligne fait les yeux doux aux investisseurs immobiliers qui mettent de plus en plus d'argent dans les entrepôts logistiques liés à cette activité tandis que les centres commerciaux perdent du terrain. Le volet commercial du projet Neo s'apparente à un montage financier risqué illustrant par là l'inconséquence des dirigeants qui s'enchaînent aux bulles spéculatives. C'est la même logique qui conduit la ville à concéder aux investisseurs de construire 85% de logements privés sur un terrain pourtant public!

Mobilité

L'année 2019 aura été celle de la mise à l'enquête publique du Plan régional de mobilité intitulé *Good Move* (pour une présentation détaillée, lire p.8-11). L'une de ses ambitions est de favoriser le recours à certaines offres privées de mobilité, alors que trottinettes et vélos électriques se multiplient en région bruxelloise depuis 2018. Sans qu'il n'en démontre la pertinence au regard de ses objectifs principaux, *Good Move* entérine par là le déploiement de modes de déplacement supplémentaires, voire alternatifs, au transport public. Ou, pour le dire autrement, il avalise le fait accompli devant lequel les opérateurs privés ont placé la collectivité et les usagers. Ces derniers sont désormais sommés de composer en certains endroits avec l'encombrement des trottoirs et, s'ils décident de recourir à une « micro-mobilité », avec un coût d'utilisation qui plomberait la plupart des bourses bruxelloises.

Analysé à l'aune du développement souhaité du réseau existant, basé sur une logique de lignes fortes et capacitaires (lire l'encadré sur le métro 3 p.9), le choix d'intégrer les opérateurs privés à la stratégie régionale en matière de déplacements peut sembler cohérent : les « micro-mobilités » pourraient contribuer au rabattage des usagers vers les lignes fortes tout en favorisant l'accessibilité spatiale, à plus forte raison sur un territoire relativement peu étendu comme l'est la région bruxelloise. Ce raisonnement, qui transparaît de la promotion

de ces « nouvelles mobilités » pour « le premier et le dernier kilomètre » du trajet, semble recevable. Il fait cependant fi des motivations essentielles du secteur privé (rentabilité et profitabilité), qui ont pour traduction concrète la difficulté, voire l'impossibilité à Anderlecht, Koekelberg et Molenbeek-Saint-Jean, de trouver une trottinette électrique sur le versant ouest du canal.

On le voit, transformer une partie de l'offre de mobilité en marchandise, ce qui chez nous fait écho à la réticence à mailler le territoire par le biais du service public, est excluant tant du point de vue spatial que socio-économique. Par ailleurs, la présence d'une offre privée permet potentiellement de se prémunir contre des critiques relatives à l'inefficience ou à l'inaccessibilité du transport public, qui seront discréditées au motif que des alternatives existent. « Si vous n'êtes pas contents, changez de crèmerie » n'est-il pas, du reste, un des poncifs de la marchandisation ?

Quant à l'articulation entre cette offre nouvelle et disruptive, et les modes existants et publics, le Plan régional de mobilité propose de mettre une application sur pied (ou plutôt sur pouce). Instrument du « concept » de *Mobility as a Service* (pour une présentation détaillée, lire p.8-11), ce service numérique soulève des enjeux liés à la marchandisation des biens communs, dont celui de l'exploitation des données personnelles. Au stade où on en est, rien ne semble empêcher un accaparement marchand des informations générées par les utilisateurs. Par ailleurs, ce sont des fonds publics qui servent au développement d'une application qui contribuera à la profitabilité d'organisations n'ayant rien investi. Pour reprendre le lexique économique, les opérateurs privés ne constituent rien de moins que des « passagers clandestins » : des agents qui bénéficient d'une situation à laquelle ils n'ont pas contribué. Est-il légitime, et surtout efficace, de développer un tel « service » ? S'il ne nous paraît pas inadéquat dans son principe, il nous semble inacceptable qu'il génère de la valeur au bénéfice d'organisations privées. Ou, pour le dire autrement : qu'il transforme la mobilité quotidienne en marchandise.

L'apparition d'opérateurs marchands, on l'a dit, fournit potentiellement un argument à opposer à ceux-celles qui déplorent qu'il n'incombe plus au réseau public de mailler le territoire. Cet argument, déjà affaibli par le prix et la localisation des « micro-mobilités », n'explique pas son postulat selon lequel les arbitrages budgétaires régionaux servent l'objectif d'accessibilité généralisée du territoire. Or, doit-on rappeler ➔

qu'une infrastructure disproportionnellement coûteuse au regard de son impact sur la mobilité régionale est appelée à occuper prochainement une nouvelle portion de notre sous-sol ?

La métro 3, tout autant que l'apparition des « micro-mobilités », nous offre l'occasion de soulever des questions relatives à la marchandisation dans le champ des transports. Parce que les règles comptables applicables à la Région rendent douteuse l'hypothèse qu'une infrastructure aussi coûteuse puisse être financée uniquement par de l'argent public, on assistera vraisemblablement à une participation du secteur privé, peut-être sous la forme de ce qu'on appelle un PPP (« partenariat » public-privé, lire encadré p.17) – soit l'une des formes les moins implicites de la marchandisation.

Environnement

En matière environnementale, le projet de parc de loisirs Drohme offre une illustration particulièrement frappante de la marchandisation des communs. Soucieuse de valoriser le site de l'hippodrome dont elle est propriétaire, la Région y défend la création d'un « pôle régional récréatif et de loisirs actifs » comprenant activités récréatives (golf, yoga, pilates), horeca (restaurant gastronomique, « brasserie green ») et services à l'attention des entreprises (notamment un « pack team building »). Sans compter, nature oblige, des activités écologiques et éducatives, dont une « Maison de la Forêt » (en collaboration avec Bruxelles-Environnement) appelée à devenir « une véritable vitrine de l'écocitoyenneté active dans un esprit ludique et créatif ». Pour ce faire, un « partenariat » public-privé est conclu entre un consortium privé et la Société d'Aménagement Urbain, le bras opérationnel de la Région en matière de foncier.

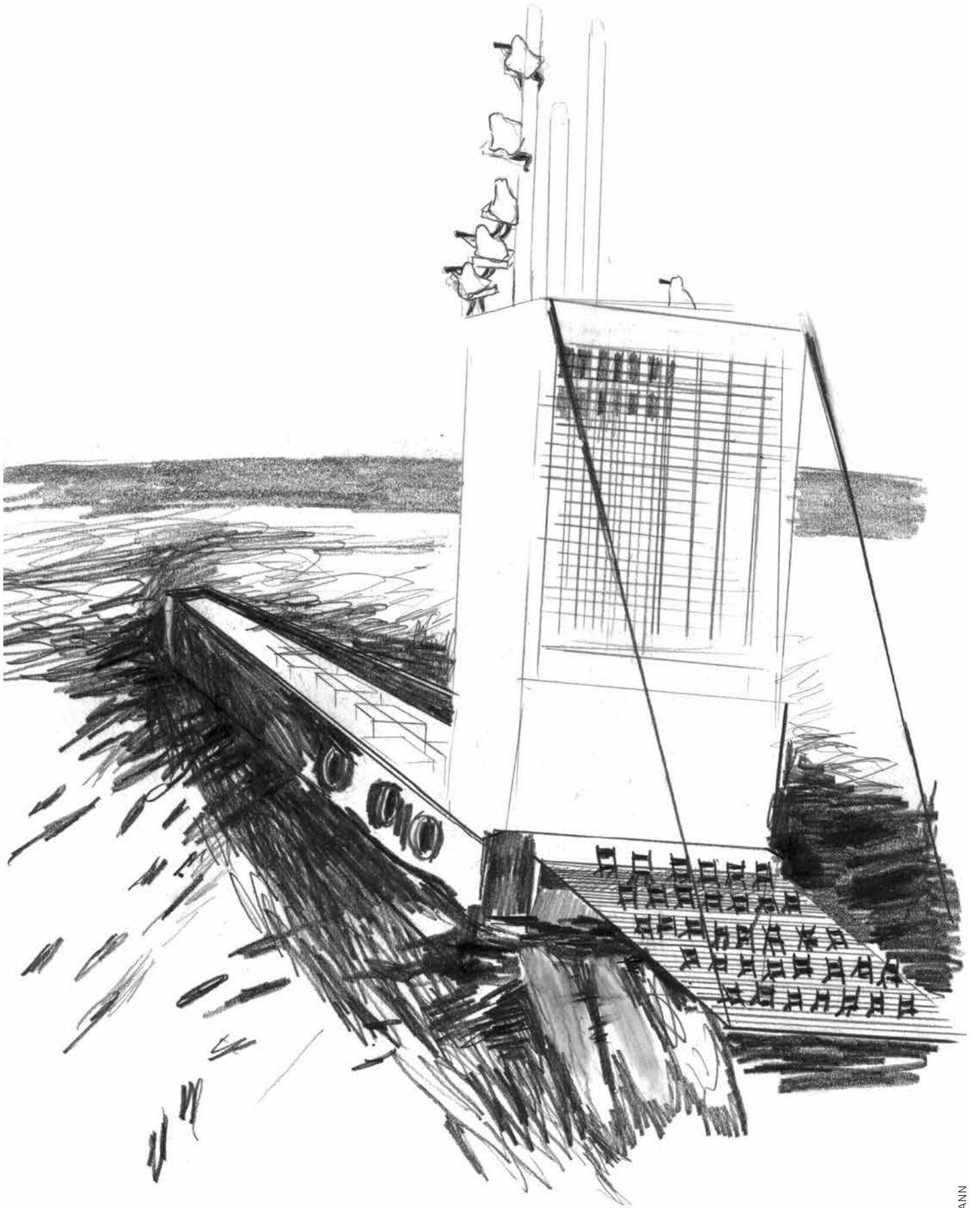
C'est en particulier le souhait de construire un parking qui éclaire les enjeux soulevés par la marchandisation, en l'occurrence celle d'un espace en lisière de la Forêt de Soignes, protégée par de multiples dispositions (dont : Natura 2000, Unesco). Le permis d'urbanisme relatif au parking est annulé par le Conseil d'État, au motif qu'il contredit l'affectation du sol. Ayant anticipé cette décision, le gouvernement avait néanmoins ouvert, dix jours avant les élections de mai 2019, une procédure de modification du PRAS afin de transformer la zone forestière en zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public », ce qui permet d'y construire un parking.

Sans même évoquer les autres décisions défavorables (six!) émises par le Conseil d'État au détri-

ment de Drohme, l'épisode du parking illustre la tension qui peut exister entre les dispositions réglementaires et les visées de valorisation portées par les investisseurs et la Région. Obnubilée par l'élaboration de projets qui relèvent du marketing urbain plutôt que d'une réponse aux besoins et aspirations des Bruxellois, celle-ci engage son pouvoir réglementaire afin de valider le business model porté par son « partenaire », faisant des prescriptions planologiques de simples variables d'ajustement. Pour reprendre les termes employés par les riverains : « Le gouvernement Vervoort II pense apparemment que les règlements d'urbanisme doivent s'adapter aux projets qu'il souhaite mettre en œuvre plutôt que de mettre ses projets en œuvre dans le cadre juridique existant ». IEB sera attentif au sort réservé à ce projet et à la manière dont il sera justifié au regard des objectifs repris dans la déclaration de politique régionale. Celle-ci est en effet matinée de références à la « transition écologique » et se propose de limiter drastiquement le stationnement...

La 5G aura été l'un des dossiers phares de l'année 2019. Le sigle renvoie à la cinquième génération de normes en matière de téléphonie mobile, dont l'avènement permettrait selon ses promoteurs d'accroître par un facteur 1000 la capacité du réseau, le tout avec un gain énergétique de 90 %. La 5G constituerait un progrès sans précédent et une opportunité économique majeure, du moins à en croire le « plan d'action » produit en 2017 par la Commission européenne. Pilotant, au niveau stratégique, le déploiement de la technologie, cette dernière a conclu dans la foulée un « partenariat » public-privé avec l'industrie des télécommunications qui rassemble tant des fabricants que des opérateurs. Depuis, « les discours officiels visent à nous convaincre que le seul enjeu consiste à faire partie du groupe des dominants dans la compétition économique mondiale grâce à cette nouvelle technologie de télécommunication qui assurera une interconnexion omniprésente des humains ainsi que des objets et animaux de leur quotidien ».

Nous reprenons ces termes à un communiqué de presse produit par le collectif stop5g à l'occasion d'une action auprès d'Agoria (la fédération des industries des télécoms et du numérique). Ce collectif, dont IEB est membre, n'a eu de cesse en 2019 de rappeler les enjeux soulevés par la 5G, notamment en matière de pollution électro-magnétique. Le déploiement de la 5G implique en effet le rehaussement des seuils d'émission en vigueur. Or, plusieurs études scientifiques soulignent les risques liés à une augmentation du rayonnement sur la santé humaine, sans compter la ➔



perturbation qu'elle impliquera pour les bactéries et les insectes. Faisant fi du principe de précaution, l'Institut Belge des services Postaux et des Télécommunications (IBPT), régulateur fédéral des télécoms, recommande de rehausser les seuils d'émission, au motif que ceux en vigueur contraindraient l'augmentation de la consommation de données. Plus globalement, le collectif stop5g a mis l'accent sur le fait que le déploiement de la 5G s'opère sans débat public de fond, sous la houlette d'un nombre restreint d'instances (gouvernements, organes de régulation et secteur privé).

La 5G met en lumière la tension qui se noue entre les réglementations (ici les normes d'émission) et les exigences de valorisation propres aux entreprises et investisseurs. Sommées de se positionner dans la concurrence mondiale des villes, les autorités publiques sont confrontées à un dilemme : maintenir, voire renforcer, les réglementations et « faire fuir » le secteur privé (entreprises, investisseurs), ou les « assouplir » et le « retenir ». Assouplissement qui dans le cas de la « transition numérique » sera par ailleurs justifié sous l'étendard d'un progressisme technologique censé résoudre les questions urbaines et environnementales. Les conflits d'intérêt au sein

des instances de régulation (ici, l'Institut Belge des services Postaux et des Télécommunications), à la fois témoins et complices de la déréglementation, dénotent quant à eux de l'imbrication entre privé et public qui préside à la connexion généralisée des espaces, des activités et des existences. Sans compter la question de la surveillance intégrale qu'elle permet, cette connexion n'est que l'autre nom d'une marchandisation des communs : elle réduit la vie sociale à des « données » exploitées à des fins de profitabilité.

Conclusion

Bien qu'elle prenne des formes variées, qui vont de l'implication du privé à des formes proches de la privatisation, la marchandisation des communs n'épargne aucun champ des politiques publiques lié au travail quotidien d'IEB. En quoi l'intérêt porté à ce phénomène nous semble-t-il pertinent, et digne d'être encore nourri ?

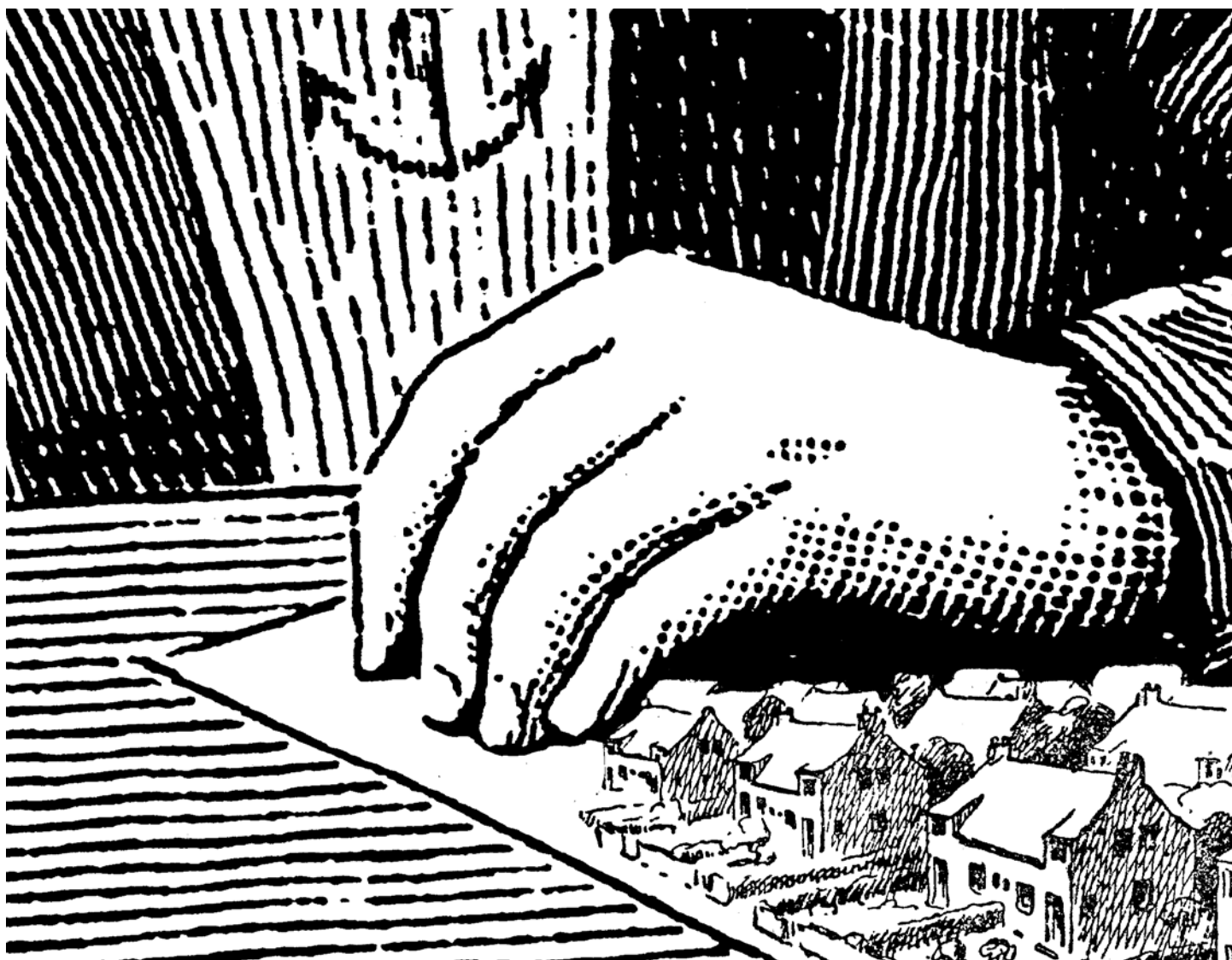
La marchandisation interroge une des exigences minimales d'une société démocratique : la transparence de l'action publique. Or, l'ouverture des marchés au secteur privé, que poursuivent objectivement les règles budgétaires et comptables en

PPP et DBFM : les acronymes de la marchandisation

Un PPP renvoie à l'association des pouvoirs publics au secteur privé pour construire et exploiter une infrastructure (au sens large : écoles, logements, réseaux de transport etc.). Parce qu'il transforme le patrimoine public (existant ou envisagé) en source de profits, on peut légitimement considérer le PPP comme un vecteur de marchandisation. En l'absence d'une définition légale précise, il est pertinent, pour cerner ce qu'implique un tel dispositif, de décrire l'un des principaux outils utilisés par les « partenaires » : le contrat DBFM (design, build, finance, maintenance). Ce type de contrat, souvent de longue durée (30 ans pour une autoroute, p.ex.), prévoit qu'un consortium d'entreprises s'occupe de l'élaboration, la construction, le financement et l'entretien d'une infrastructure. Le consortium se rémunère soit par des paiements annuels versés tout au long du contrat par l'État, soit par l'exploitation directe de l'infrastructure.

Il se trouve que la rémunération octroyée au secteur privé, quand elle est connue, peut excéder le coût d'un investissement qui aurait été entièrement public. Comment expliquer une telle absurdité ? Les règles économiques euro-

péennes fixent des seuils d'endettement qu'un État ne peut franchir sous peine de sanctions financières, et imposent qu'un investissement public soit intégralement inscrit dans le budget annuel de l'État en question. Concrètement, et pour prendre l'exemple de l'élargissement du ring : des informations disponibles, son coût devrait avoisiner les 2,5 milliards d'euros. Les documents budgétaires transmis par le gouvernement flamand à la Cour des comptes font état d'une indemnité de disponibilité (annuelle) évaluée à 10% du prix de construction. Vu que ce type d'association privé-public est d'ordinaire programmée sur le temps long (25-30 ans), la somme totale déboursée par la Flandre est fortement susceptible d'excéder ce que lui aurait coûté l'élargissement autoroutier si elle avait fait sur fonds propres. Bref : les règles comptables sont aveugles aux dépenses cumulées induites par des montages de type PPP, avalisant donc le versement d'une rente disproportionnée à des organisations privées. Le serpent de la marchandisation se mord la queue : promue au motif qu'elle permet de contenir les dépenses publiques, les montages juridico-financiers qu'elle englobe provoquent des surcoûts importants... à charge, évidemment, de la collectivité.



BENJAMIN MONTI

vigueur, se fait parfois par le biais de montages complexes, qui cristallisent une ingénierie juridique et financière opaque. Parce que celle-ci exclut de facto l'appropriation par le plus grand nombre, informer sur cette opacité, et s'efforcer de la percer, nous semble relever d'une mission essentielle d'une organisation comme IEB.

Force est de constater que l'affaiblissement des processus de délibération est concomitant à la marchandisation des communs. Faciliter le déploiement du capital privé, objectif que renforce la mise en concurrence des territoires (les villes, essentiellement), se heurte à l'existence de mécanismes de « participation » problématiques aux yeux de ceux qui décident de marchandiser (les pouvoirs publics) et de ceux qui en tirent bénéfice (le secteur privé : investisseurs, exploitants, opérateurs). C'est pourquoi il est pertinent qu'IEB continue à suivre et traquer les phénomènes de marchandisation en ce qu'ils offrent très souvent un éclairage oblique sur la trajectoire suivie par la démocratie urbaine.

Que dire, enfin, de la manière dont la marchandisation des biens communs interroge notre ambition principale, le droit à la ville ? Si celui-ci renvoie nécessairement au primat de la valeur d'usage, la marchandisation ne lui serait-elle pas tout simplement contraire ? En effet, marchandiser implique (notamment) de transformer les biens communs (dont le sol, le logement, l'infrastructure) en des produits, c'est-à-dire des valeurs d'échange. Soit l'envers de la valeur d'usage. Éclairer le processus qui réduit notre ville à une source de profits, bénéficiant à des groupes dont il est illusoire d'espérer qu'ils poursuivent l'intérêt général, et mobiliser contre lui, est totalement congru à ce que nous voulons : le droit à la ville. ■

LE JOURNAL BRUXELLES EN MOUVEMENTS

Bruxelles en mouvements est le journal bimestriel d'information et de réflexion d'Inter-Environnement Bruxelles. Il vise à donner des outils d'analyse sur les enjeux de la transformation de la ville à l'usage de tous les acteurs urbains. Les écrits trouvent leur ancrage dans les phénomènes sociaux et urbains. Cette approche se traduit par une diversification des thématiques traitées, certaines par voie d'interviews ou de brèves, d'autres analysées « en profondeur » dans des dossiers. Par principe, une place importante est laissée à la parole des acteurs de terrain. Les dossiers thématiques consacrés à des problématiques assez vastes sont complétés par des rubriques analysant des sujets plus spécifiques. Des brèves d'ici et d'ailleurs renforcent la diversité des sujets traités. La rédaction du journal est réalisée avec la collaboration de membres du CA et de l'équipe d'IEB. Le Comité de rédaction a également intégré des membres bénévoles venus soutenir l'équipe du secrétariat dans l'élaboration du programme rédactionnel et dans le suivi du travail de production du journal. Les textes et analyses publiés s'inscrivent toujours dans une dynamique collective se nourrissant tant de la réflexion académique que du terreau des luttes urbaines. Le contenu du Bruxelles en mouvements est également accessible sur le site internet d'IEB. Le lecteur qui le désire peut télécharger les articles deux mois après leur publication.

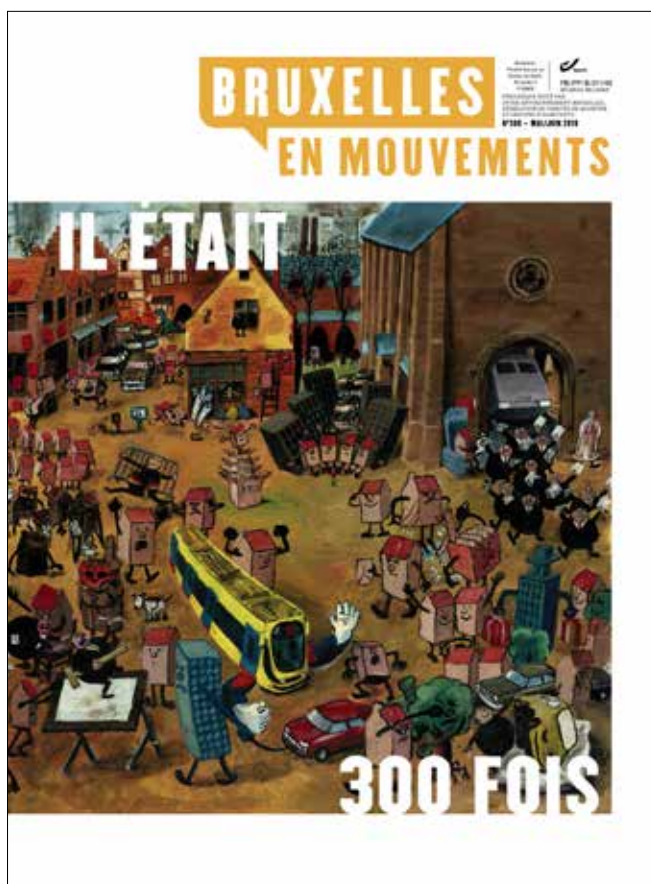
LES SOMMAIRES 2019

N° 292 – Janvier-Février – Canal²: Introduction : le canal, du focus au blocus! – Le plan Canal-C en phase avec le plan Canal-P et vice-versa – Molenbeek : la construction d'un territoire ennemi intérieur – Les quartiers populaires en tenaille entre agrafes & passerelles – Dehors les créatifs? Industries culturelles et créatives à Molenbeek – Quartier maritime : comment freiner la marchandisation du tissu urbain? – Tour & Taxis : et les charges d'urbanisme? – Mobilité et environnement : Zone de basse émission, une bonne idée? – Édito : Poubelles en feu ou montée des eaux? Recentrer le regard – En supplément :

L'affiche Sols de caractères - Le plateau Avijl : un cœur de terre(s)

N° 299 – Mars-Avril – En attendant mieux... : Introduction : ce que nous voulons! – Le boom démographique késako? – Pour le logement social – Une crise du logement abordable! – Urbanisme : quand efficacité rime avec déni démocratique – Alors on dense – Bruxelles, ville marchande ou ville marchandise – Mobilité : du PPP, MAAS encore? – Quel droit à la ville « smart »? – Édito : Démocratie locale, quel chantier!

N° 300 – Mai-Juin – Il était 300 fois : 286 + 300 = 40 ans d'histoire et de luttes urbaines – Planification urbaine & rapports de force socio-politiques – Le Carré des Chardons restera-t-il un espace vert? – Protéger et valoriser l'îlot industriel Citroën à la place de l'Yser – Le goût du G? – La guerre des tours – Bruxelles, la marque qui tue la mort! – Le capitalisme vert est-il une bonne affaire du point de vue social? – IEB et les



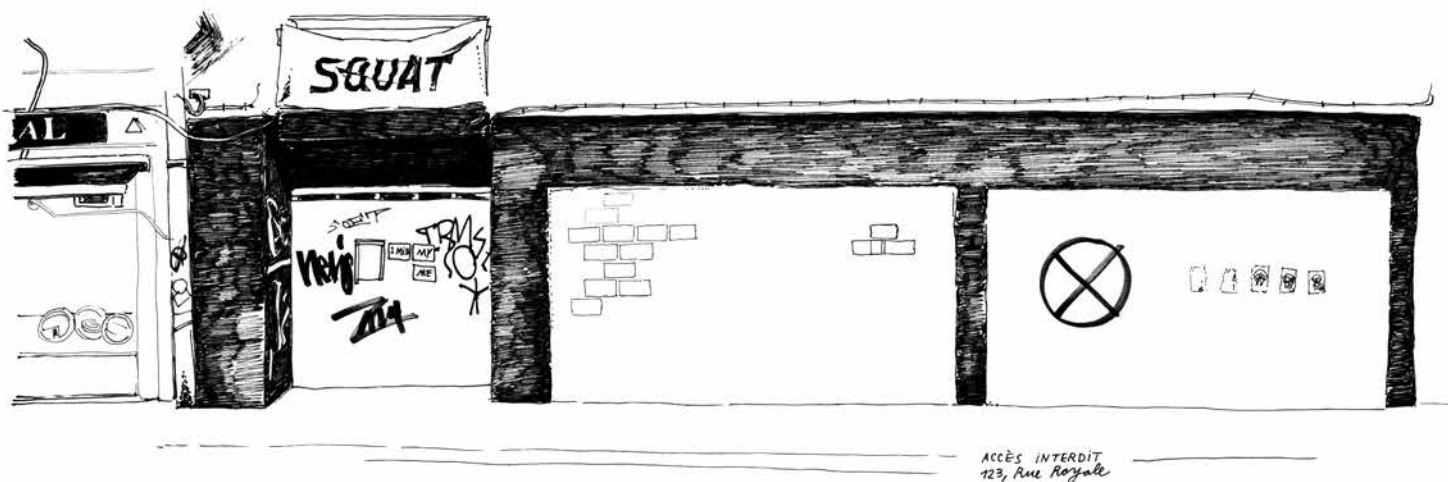
mobilisations citoyennes : le quartier midi – La cityvision, un choix citoyen – Réappropriation des espaces publics : pour mieux dominer? – Voyage au centre commercial : la bulle financière – Édito : Le journal de l'A-bruxellisation!

N°301 – Juillet-Août – Les maux magiques : Novlangue et marketing urbain en harmonie – Définition : stakeholders – Alors, on joue? – Quelle expression urbanistique es-tu? – Test : quel type de promoteur êtes-vous? – Bullshit Bingo! – Jeu des 7 différences : avant-après commission de concertation – Le jeu de la poulette – Reliez-les – IEB cherche taupes – Notes ornithologiques bruxelloises – L'urbaniste intégré.e – Guide pratique : génération nov'langue – Le concours magique de rénofée – Définition : mixité – Maux croisés – Édito : « Société Civile »

N°302 – Septembre-Octobre – Le meilleur des ondes : Introduction : le monde de la 5G – Brouil-

lard toxique – 5G : la course aux profits – Sur Terre comme au ciel – Au supermarché des objets connectés – Métaux stratégiques – Les normes protègent l'industrie – Phonegate – Qu'est-ce qui fait « maladie »? – Des effets biologiques connus de longue date – Il est urgent d'attendre – Parcours de luttes contre les technologies sans fil – 5G : pour aller plus loin – Édito : Good participation...

N°303 – Novembre-Décembre – Au marché du logement : Introduction : marché ou crève – Note à propos de la démasculinisation/féminisation du texte – Le travail social est un produit du marché – Le logement : la solution innovante pour les sans-abri – Occupation précaire et spéculation immobilière : vous reprendrez bien un peu de précarité? – La propriété privée contre le droit au logement – Ces investisseurs qui vous veulent du bien – Brique par brique lutte par lutte bref aperçu des luttes pour le droit au logement en Europe – Pour aller plus loin – Édito : Sur un plateau d'argent ■



MAAIKE BEUTEN

LA LETTRE D'INFO ET LE SITE INTERNET

Véritable vitrine de l'activité de notre association, la lettre d'information électronique est incontestablement l'aspect le plus connu d'IEB, grâce à sa diffusion hebdomadaire à plus de 20 000 exemplaires. Chaque semaine, nous y relatons un maximum de contenu : les prises de position de notre association, les actions en cours et à venir, les réactions aux enquêtes publiques, et – bien évidemment – l'agenda complet de nos comités membres et amis.

Le contenu de la lettre d'info est systématiquement

versé sur le site internet. Celui-ci, très fourni, contient donc toute l'actualité, les archives et les analyses d'IEB.

Depuis novembre 2011, la lettre d'info et le site contiennent chacun un renvoi vers une rubrique intitulée « la revue du web ». Cette rubrique met en exergue un grand nombre d'articles de presse, belges et internationaux, qui concernent les problématiques socio-environnementales, au sens large, et que nous jugeons dignes d'intérêt. ■

LES RECOURS ADMINISTRATIFS ET JUDICIAIRES

Trop souvent, la concertation ne permet plus d'améliorer les projets et les dossiers d'urbanisme ont tendance à se « judiciariser », ce qui a notamment pour effet d'augmenter le budget consacré aux recours sur nos fonds propres.

Lorsque l'action juridique apparaît comme le seul moyen de changer la donne, nous devons appuyer nos choix – d'aller en recours ou non – sur des critères définis collectivement, outre bien entendu l'appréciation par notre avocat des moyens de recours possibles.

Ces critères sont les suivants :

- l'importance du dossier pour le devenir de la région,
- la possibilité de remettre dans le débat public des enjeux qui en sont écartés,
- la possibilité de faire jurisprudence,
- la nécessité de s'appuyer sur des forces et des dynamiques locales collectives (et non sur des individus).

En d'autres termes ; l'action juridique n'est jamais vue comme une fin en soi, mais comme un levier d'une action beaucoup plus large.

RÉFORME DU COBAT

L'ordonnance du 30 novembre 2017 a réformé de manière importante le Code bruxellois de l'aménagement du territoire, en abrégé « CoBAT ».



En octobre 2018, monsieur Pierre Goblet a introduit un recours en annulation auprès de la Cour constitutionnelle à l'encontre de l'ordonnance du 30 novembre 2017. Dans sa requête, monsieur Goblet critique, pour l'essentiel, les trois nouveautés suivantes :

- le relèvement du seuil à partir duquel une étude d'incidences sur l'environnement doit être réalisée pour les parcs de stationnement soumis à permis d'urbanisme, qui passe de 200 à 400 emplacements ;
- la suppression de l'enquête publique sur le projet de cahier des charges préalable à la réalisation d'une étude d'incidences sur l'environnement ;
- la définition très restrictive de ce qu'il faut entendre par « circonstances exceptionnelles », à savoir le mécanisme qui permet de soumettre à étude d'incidences sur l'environnement un projet qui doit en principe faire l'objet d'un rapport d'incidences.

Ces éléments ont été critiqués par IEB, l'ARAU et le Bral dans l'avis commun déposé au cours de l'enquête publique organisée dans le cadre du projet de réforme du CoBAT. Le texte n'a cependant pas été modifié sur ces points. Dans ce contexte, IEB a décidé d'appuyer le recours de monsieur Goblet en intervenant devant la Cour constitutionnelle. En sa qualité d'intervenante, IEB ne peut pas faire valoir d'autres moyens que ceux invoqués dans la requête, ni ajouter des normes prétendument violées. Elle peut uniquement venir en soutien des moyens invoqués par monsieur Goblet et compléter l'argumentaire proposé par lui.

Les écrits de procédure ont été échangés. L'arrêt de la Cour est attendu dans le courant de l'année 2020.

QUARTIER EUROPÉEN

IEB, le Groupe d'Animation du Quartier européen (GAQ), l'Association du Quartier Léopold (AQL), Brusselse Raad voor het Leefmilieu et



PHILIPPE MEERSEMAN

plusieurs riverains ont introduit, le 31 mars 2014, un recours en annulation devant le Conseil d'État à l'encontre de l'arrêté du 12 décembre 2013 approuvant le Règlement Régional d'Urbanisme Zoné (RRUZ) «Loi», dans le quartier Européen. Ce règlement a pour but de définir une nouvelle «forme urbaine» pour la rue de la Loi et ses abords, qui densifie plus encore ce périmètre déjà surchargé de bureaux.

Dans le cadre de ce recours, se posait principalement la question de savoir si, comme nous le pensions, le RRUZ «Loi» doit être considéré comme un plan ou un programme au sens de la directive européenne 2001/42 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, de sorte qu'il aurait dû faire l'objet d'une évaluation environnementale, et ce, malgré que les dispositions du COBAT en vigueur à cette époque ne le prévoyaient pas.

Pour répondre à cette question, le Conseil d'État a posé une question préjudicielle à la Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE), siégeant à Luxembourg et qui a notamment pour rôle d'interpréter le droit européen. La CJUE a répondu à la question préjudicielle par un arrêt du 7 juin 2018, dont il ressort en substance qu'un règlement régional d'urbanisme, tel que le RRUZ «Loi», fixant certaines prescriptions pour la réalisation de projets immobiliers, relève de la notion de «plans et programmes» et doit donc faire l'objet d'une évaluation environnementale.

Tenant compte de la réponse de la CJUE, le Conseil d'État a, par un arrêt du 25 septembre 2019, annulé le RRUZ «Loi» pour absence d'évaluation environnementale.

En parallèle, deux recours en annulation ont été introduits à l'encontre des permis d'urbanisme portant respectivement sur la tour Leaselex et sur la tour The One. Ces permis d'urbanisme étant fondés sur le RRUZ «Loi», ils sont devenus illégaux à la suite de l'annulation de ce dernier par le Conseil d'État. Plutôt que d'attendre que le Conseil d'État les annule, le fonctionnaire délégué a préféré, à la fin de l'année 2019, retirer les deux permis attaqués et les remplacer par deux nouveaux permis, corrigés. Un recours a été introduit à l'encontre de ces nouveaux permis; les écrits de procédure sont en ce moment échangés entre parties.

« CASH FOR CARS »

Le 7 novembre 2018, IEB a introduit un recours en annulation auprès de la Cour constitutionnelle à l'encontre de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité. Ce nouveau dispositif permet à un particulier d'échanger une voiture de société contre une allocation.

Au travers de cette action, IEB a voulu mettre en évidence le caractère inutile et dangereux de la loi du 30 mars 2018. En effet, cette loi ne remet aucunement en question les voitures de société comme mécanisme structurel permettant d'éviter l'impôt. Par ailleurs, l'allocation en elle-même est susceptible d'intéresser uniquement les travailleurs disposant déjà de transports en commun efficaces à proximité de leurs habitats. En outre, en proposant une allocation numéraire sans restriction d'usage, le gouvernement établit une distinction entre les différents revenus issus du travail : le premier, le salaire, doit acquiescer d'un régime normal en matière d'impôts et de cotisations sociales; le second, l'allocation mobilité, bénéficie d'un régime fiscal avantageux.

IEB s'oppose vigoureusement à toute instrumentalisation des problèmes environnementaux permettant de remettre en question le système de sécurité sociale. Nous réclamons par ailleurs que toute réforme du régime de la voiture de société soit traitée dans l'ensemble de ses dimensions :

- en matière de mobilité : il n'est pas accep- ➔

table de maintenir un régime coûtant annuellement plus cher que la filiale service de la SNCB ;

- en matière d'environnement : aucun avantage fiscal ne peut être attribué à un dispositif qui impacte la santé et la qualité de vie du citoyen ;
- en matière de fiscalité : il n'est pas acceptable de mettre en place des niches fiscales bénéficiant majoritairement aux plus nantis. Si les taxations sur le travail sont réellement trop élevées, nous réclamons qu'une réforme traite le problème dans son ensemble tout en préservant le caractère progressif de l'imposition.

La Cour Constitutionnelle a suivi les arguments contenus dans notre recours. Par un arrêt du 23 janvier 2020, elle a annulé la loi du 30 mars 2018, en maintenant néanmoins ses effets jusqu'à l'adoption de nouvelles mesures et, au plus tard, jusqu'à la fin de l'année 2020.

RÉNOVATION DE L'ANCIEN COUVENT DU GESÙ

En novembre 2015, IEB et l'ARAU ont introduit un recours en annulation auprès du Conseil d'État à l'encontre du permis d'urbanisme du fonctionnaire délégué du 12 août 2015 ayant notamment pour objet la transformation de l'ancien couvent du Gesù, situé rue Royale, à Saint-Josse, en hôtel et en logements.

En application de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 septembre 2013 relatif aux charges d'urbanisme imposées à l'occasion de la délivrance des permis d'urbanisme, ce projet génère des charges d'urbanisme pour un montant total de 1436 318 euros.

Pour ce montant, le permis litigieux impose au demandeur une charge en nature consistant à consacrer au logement conventionné neuf des septante-sept logements prévus sur le site. Le logement conventionné est un logement qui ne peut être loué ou vendu qu'à des personnes aux revenus moyens et à un prix plafonné. Le permis ne prévoit pas de transfert de propriété de ces neufs appartements aux pouvoirs publics. En d'autres termes, le demandeur reste propriétaire des logements et jouira donc des revenus générés par leur vente. Et c'est là que le bât blesse, selon IEB et l'ARAU. En effet, la véritable charge d'urbanisme supportée par le promoteur est le coût économique constitué par la perte de revenus provoquée par le fait que

le promoteur ne pourra vendre ou louer ses logements au prix du marché mais bien aux conditions du logement conventionné, soit, en l'espèce, une valeur largement inférieure à 1.436.318 euros.

D'une manière générale, par leur action, IEB et l'ARAU cherchent à éviter l'installation d'une jurisprudence administrative qui serait générée par une mauvaise interprétation de l'arrêté relatif aux charges d'urbanisme.

À la suite du rapport de l'auditeur du Conseil d'État proposant d'annuler l'acte attaqué, le fonctionnaire délégué a décidé, le 11 février 2019, de retirer l'acte attaqué. Notre recours a dès lors perdu son objet et a été rejeté par le Conseil d'État dans son arrêt du 11 septembre 2019.

Par le même acte, le fonctionnaire délégué a adopté un nouveau permis. Si celui-ci impose désormais au promoteur de consacrer au minimum vingt logements au logement conventionné, il ne prévoit toujours pas la cession desdits logements à l'autorité publique. IEB et l'ARAU ont toutefois décidé de ne pas introduire de recours en annulation à l'encontre de ce permis. En effet, si la méthode choisie ne nous paraît ni opportune, ni équitable, elle n'en est pas pour autant illégale, en l'état actuel de la législation.

CITÉ ADMINISTRATIVE

Malgré les mobilisations des riverains et leurs critiques argumentées en enquête publique, malgré aussi l'accord de gouvernement s'engageant à revoir la densité des bâtiments au regard des perspectives climatiques, le permis d'urbanisme a été accordé le 6 août 2019 pour le projet correspondant à la phase 4 du réaménagement de l'ancienne cité administrative. IEB, qui suit ce dossier depuis 2008, a introduit un recours en annulation au Conseil d'État contre ce permis.

Premier ensemble de moyens d'annulation : illégalité du PPAS

Un premier ensemble de moyens d'annulation concerne l'illégalité du Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) n° 07-02 Pacheco qui devait concrétiser la Zone d'Intérêt Régional (ZIR) n° 11 « Cité administrative » prescrite par le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) de 2001 et respecter les conditions fixées par les arrêtés du Gouvernement bruxellois de 2007 et 2009. En effet, l'illégalité du PPAS rejaillit sur le permis d'urbanisme délivré.

Parmi les griefs à ce sujet, pointons en particulier :

- le fait qu'il n'existe pas de garanties de réalisation conjointe des logements et des surfaces administratives) ;
- le fait que le pourcentage de logements qui devait atteindre 35 % n'est pas atteint. Ce pourcentage de logements devait être calculé sur la base de la superficie totale cumulée des planchers situés dans la ZIR n° 11, en ce compris le socle de la Tour des Finances et la zone de logement et de commerce le long de la rue royale. Ce n'est pas le cas, même si l'on tient compte du report artificiel d'une partie des m² de logements manquants rue Royale où 24.961 m² sont déjà affectés à une occupation non résidentielle par des privés ! ;
- Le PPAS ne respecte pas non plus les contraintes émises par l'arrêté du Gouvernement qui prescrivait le respect de la servitude de vue depuis l'esplanade vers la Basilique de Koekelberg, le maintien de l'ouverture vers la Place du Congrès et d'une composition urbaine symétrique encadrant cette ouverture ainsi que la valorisation de l'esplanade comme espace public d'observation du panorama de Bruxelles.

Deuxième ensemble de moyens : violation de certaines prescriptions du PPAS

Un deuxième ensemble de moyens met en cause la violation de certaines prescriptions particulières du PPAS, à savoir :

- l'aménagement des espaces publics devait être aménagé en priorité mais le phasage des travaux privilégie les parkings,
- le permis délivré permet l'abattage de 224 platanes du jardin de Pechère alors que la prescription relative à la zone de promenade prescrit le maintien en bonne santé des arbres à haute tige, en dehors des zones d'implantation des bâtiments

Troisième moyen par rapport aux réclamations émises par IEB au sujet des logements

Lors de l'enquête publique, IEB a développé une réclamation concernant la mixité des types de logements présents dans le projet et l'absence de logements sociaux. IEB dénonçait le fait que les appartements trois chambres étaient le parent pauvre du projet et l'absence de logements sociaux.

Quatrième moyen : méconnaissance de l'obligation de végétalisation verticale et des impacts sur l'environnement

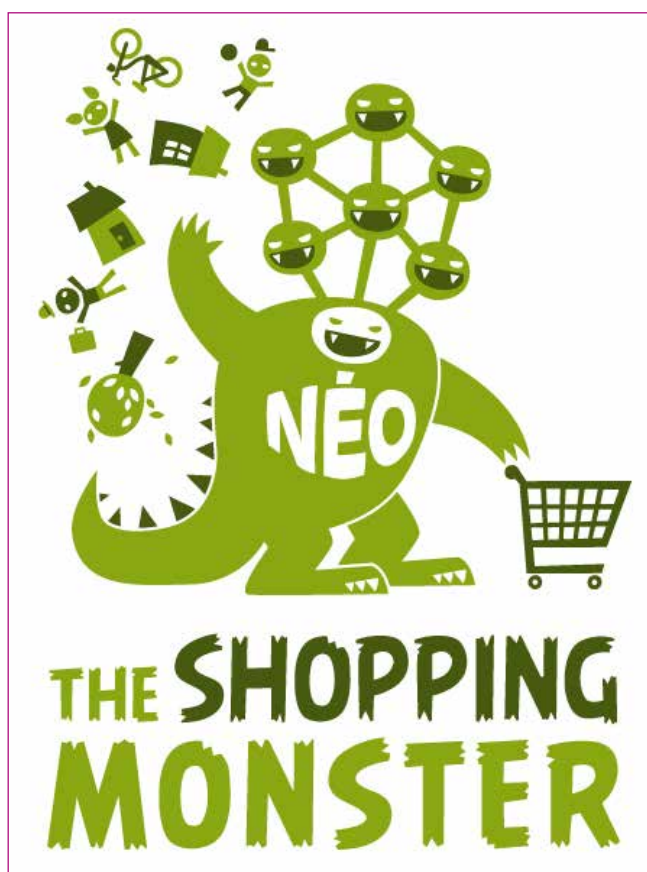
Le quatrième moyen dénonce le fait que le permis méconnaît la prescription 2.9.10 du PPAS concernant la végétalisation verticale des surfaces aveugles ou partiellement aveugles à 50 % minimum. Le fonctionnaire délégué omet toute motivation au regard des atteintes sensibles à l'environnement ou au milieu urbain (art. 190, 1^{er} al. du CoBAT) alors que cette prescription avait pour objectif affirmé « *de compenser les pertes d'espaces verts existants, de combattre le phénomène d'îlot de chaleur urbain et de prévoir un cadre de vie agréable pour les futurs habitants* ».

Le mémoire en réponse de la Région a été déposé le 6 janvier 2020 et le mémoire en réplique d'IEB a suivi le 5 mars. On attend maintenant le rapport de l'Auditeur.

Les riverains restent très mobilisés contre l'abattage des arbres (voir deuxième moyen)

PROJET NEO SUR LE PLATEAU DU HEYSEL

Il s'agit d'une longue saga. À deux reprises, en 2015 et en 2017, le Conseil d'État a annulé la base légale autorisant la création d'une zone d'intérêt régional (ZIR) destinée à permettre la réalisation du projet Neo sur le plateau du Heysel. Suite à cette annulation, le Gouvernement bruxellois ➔



a reconstruit une nouvelle base légale. Il s'agit en réalité du même programme, exception faite de la réalisation d'un nouveau rapport d'incidences rédigé au pas de charge et d'un aménagement cosmétique du texte : la ZIR n° 15 prévoit que cette zone peut être affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux commerces, aux logements, aux établissements hôteliers et aux espaces verts. Elle peut aussi être affectée aux bureaux qui constituent le complément usuel des fonctions principales de la zone avec un maximum de 20 000 m².

Ces affectations vagues poursuivent en réalité comme objectif premier d'autoriser la construction d'un centre commercial surdimensionné de 72 000 m². IEB, l'UNIZO, le BRAL, l'ARAU et BBL ont décidé en 2017 d'aller en recours contre cette nouvelle base légale adoptée en plein été. Le nouveau rapport d'incidences environnementales (RIE) a été réalisé dans un délai record de 6 semaines et répondait peu aux manquements et inquiétudes soulevés précédemment : saturation automobile des voiries, réductions des espaces verts, imperméabilisation du sol, déséquilibre des fonctions... Pour les requérants, le Gouvernement a créé un régime d'exception sur mesure pour le réaménagement du plateau du Heysel sans que celui-ci soit dûment motivé. En effet, la ZIR Heysel peut se déployer sans attendre les lignes directrices d'un plan particulier d'affectation du sol (PPAS), alors qu'il s'agit là d'une exigence pour toutes les ZIR. La section législation du Conseil d'État a émis un doute sur le respect du principe d'égalité dès lors que la seule motivation justifiant ce régime dérogatoire est de considérer l'importance et la diversité du programme de la ZIR, alors que toute zone de développement répond à un programme diversifié de fonctions.

Concernant les aspects de mobilité, la section législation du Conseil d'État avait aussi relevé que la question demeurait ouverte de savoir s'il est complètement satisfait en l'espèce à l'obligation pour « une autorité prudente » d'apporter « dans le plan proprement dit une solution sûre sur le plan juridique à une problématique de mobilité constatée » alors que persistaient certaines incertitudes liées à la procédure de délivrance des permis concernant des modifications d'infrastructures routières existantes pour accueillir les flux de circulation liés aux effets cumulés des projets Neo et UPlace (avis du CE du 6 février 2017).

Ce recours n'empêche évidemment nullement les demandeurs du projet Neo de poursuivre la procédure des permis d'environnement et d'ur-

banisme. Le 7 mars 2018 s'est tenue la Commission de concertation de la Ville de Bruxelles pour examiner les demandes de certificat de la phase I du projet Neo. Ce sont pas moins de 254 remarques qui ont atterri sur le bureau de la Ville de Bruxelles. 160 personnes s'étaient inscrites. Les remarques ont porté sur : l'approche volontairement saucissonnée du projet (NEO 1, 2, 3...) éludant une vision d'ensemble sur l'impact à terme de celui-ci sur le plateau du Heysel ; sur l'absence de besoin d'un centre commercial dans un marché déjà saturé et une Région comportant de trop nombreuses cellules commerciales vides, le risque avéré de saturation automobile dès lors que l'étude d'incidences annonce une augmentation de 50 % de la congestion dans les voiries adjacentes déjà engorgées, les craintes des riverains quant aux inondations liées à une imperméabilisation massive des sols, la déconnexion générale du projet par rapport aux besoins des habitants notamment en termes de logements accessibles et d'écoles...

La commission de concertation a rendu un avis favorable le 20 mars 2018. Il reporte le soin de résoudre les problèmes incommensurables de mobilité que ne manquera pas de susciter le projet sur la volonté des futurs usagers du site. Et demande des aménagements satisfaisants en termes de stationnement et d'accessibilité « vélo ». L'imperméabilisation totale d'une grande partie du site et l'abattage prévu de 748 arbres sur un total d'environ 856 arbres recensés a trouvé pour toute réponse qu'un plan d'aménagement des espaces paysagers pensé en termes de maillage vert devrait être établi. Cinq conditions résumées en 15 lignes pour répondre aux 254 remarques transmises durant l'enquête publique.

Le certificat d'environnement pour Neo 1 a été délivré peu de temps après la commission de concertation, le 3 avril 2018, pour être réformé devant le Collège de l'environnement à la demande du promoteur Mall of Europe. Le 27 juillet 2018, le Collège de l'environnement délivrait un nouveau certificat d'environnement. Ce dernier fut attaqué par le Bral, BBL, IEB et une riveraine le 5 septembre 2018. Le 20 décembre 2018, le Gouvernement a rendu un arrêté déclarant irrecevable le recours du Bral et de BBL et non fondé celui d'IEB et de la riveraine.

En 2019, nous sommes toujours dans l'attente de la délivrance des permis d'urbanisme et d'environnement. Si la Région traîne à délivrer ces permis c'est parce qu'elle est, tout comme nous, dans l'attente de la décision du Conseil d'État relative à notre recours introduit en 2017 contre

la base légale du projet NEO dans le PRAS : la création de la ZIR Heysel (voir ci-dessus). Pour anticiper la possible annulation de cette base légale, la Région prépare un Plan d'aménagement directeur (PAD) pour le Heysel. En effet, ce type de Plan présente notamment pour spécificité de pouvoir déroger au PRAS.

LA MARINA À ANDERLECHT

En 2010, suite à la diffusion d'une vidéo par un architecte lors d'un salon immobilier, IEB découvre les intentions d'un vaste projet immobilier sur les rives du bassin de Biestebroek à Anderlecht, lequel inclut un projet de marina bordé de logements de luxe. Le projet paraît incongru dans ce quartier populaire. Mais s'il paraît irréaliste, il crée néanmoins une image susceptible de lancer une dynamique. De fait, à partir de là, cette zone d'industrie urbaine va devenir une terre de convoitise pour les promoteurs immobiliers. Quelques années plus tard, alors que tout le monde pense néanmoins le projet de marina abandonné, il refait surface sur un terrain où on ne l'attendait pas, 19 000 m² situé en bordure d'un coude étroit du canal à proximité de la rue Wayez, un noyau commercial populaire d'Anderlecht.



Entretemps, la commune a adopté un plan particulier d'affectation du sol : le PPAS Biestebroek. On aurait pu espérer que ce dernier allait recadrer le projet. Il n'en sera rien, bien au contraire. Le PPAS adopté en 2017 est réalisé sur mesure pour autoriser le projet de marina : il prévoit en effet un « bassin » de 5 000 m² destiné à accueillir

des yachts et la possibilité de construire une tour de 14 étages. Dès le lendemain de l'adoption du PPAS, la Commune d'Anderlecht mettra le projet « The Dock » à l'enquête publique (en plein milieu des vacances de Noël) : 302 logements construits en partie en hauteur, flanqués d'une marina pour 45 yachts, des commerces, des bureaux, un hôtel et un parking souterrain.

Excepté le bénéfice financier pour les investisseurs, ce projet ne présente aucune plus-value, ni pour le quartier ni pour la Région. L'actuel port de plaisance de la Région, le Brussels Royal Yacht Club (BRYC) n'est rempli qu'à 60% et sert essentiellement de port d'hivernage en raison du peu d'avantage pour la navigation de plaisance sur le canal en direction de Charleroi. Le promoteur annonce que les appartements seront au prix du marché anderlechtois, soit 3 000 €/m² hors TVA. Bien au-dessus en réalité du prix du marché qui est de 2 550 €/m² pour l'ensemble de la commune et encore bien plus tassé dans la zone de Cureghem/Biestebroek.

Pour s'assurer de la rentabilité de son projet, le promoteur va accroître en cours de route le nombre des logements de 218 à 302 et le nombre d'emplacements de parkings de 199 à 345 sans que le RIE ait été réactualisé. Le projet passera en commission de concertation en janvier 2018. La commission demandera de limiter l'aménagement de la tour de 14 étages à un seul bloc, de diminuer le nombre de logements, de diminuer le nombre d'emplacements de parking, d'augmenter les zones de pleine terre et de créer une passerelle levante pour l'ICR.

Malgré ces limites importantes, la Région délivrera le permis d'environnement dès le 23 janvier 2018 ce qui décida IEB à aller en recours contre le projet en soulevant notamment que le dossier devait être complété par une étude analysant les incidences du projet tel qu'amendé : augmentation substantielle du nombre de logements et de places de parking. Le Collège d'environnement donnera raison à IEB le 4 juin 2018 en actant que le dossier transmis « ne comportait pas l'ensemble des éléments permettant à l'autorité de statuer en pleine connaissance de cause » et que « dans ces conditions, il y a lieu de refuser le permis d'environnement ». Un arrêté du 17 janvier 2019 enjoindra à The Dock de déposer un complément d'EIE, sous le suivi d'un comité d'accompagnement, avec réitération de l'enquête publique.

Fin 2019, The Dock a décidé d'arrêter son projet et a revendu la parcelle à un autre développeur. ➔



MÉTRO 3 : LE PLAN RÉGIONAL D'AFFECTATION DU SOL ET LA STATION TOOTS THIELEMANS

IEB et l'ARAU ont introduit un recours en annulation devant le Conseil d'État à l'encontre du permis d'urbanisme du fonctionnaire délégué du 24 mai 2019 ayant notamment pour objet la construction d'une nouvelle station de métro *Toots Thielemans* (ex-*Constitution*), d'un tunnel de raccordement sous le Palais du Midi et d'un réaménagement de la station de tram *Anneessens*. L'ouvrage en question étant un élément indispensable du projet de métro 3, ce recours se situe dans la continuité de celui introduit par IEB, l'ARAU et deux habitants contre l'arrêté du 23 avril 2018 adoptant la modification partielle du plan régional d'affectation du sol en vue de permettre une nouvelle liaison de métro nord-sud. Les différents moyens d'annulation de ce recours portaient notamment sur le choix a priori, avant toute étude d'incidence, du mode de transport en commun, de son tracé et du mode de construction (tunnelier monotube), l'incomplétude du rapport d'incidences environnementales (RIE), notamment au regard d'une étude coût/bénéfice, et le caractère erroné des hypothèses de départ du RIE. Concernant la station *Toots Thielemans*, l'étude d'incidences démontre que le quartier est déjà excellentement desservi en transport en commun et que la construction de cette station ne répond aucunement à une demande de transport, mais plutôt à une nécessité technique pour permettre le projet de ligne dans son entièreté. Elle met également en évidence le fait que les chantiers auront des conséquences lourdes, voire irréversibles, sur la capacité des commerçants et des habitants à mener leurs activités durant le chantier, mais également à rester dans le quartier par la suite, à cause de la future montée des loyers. Pour IEB, il n'est dès lors pas acceptable qu'aucune alternative au métro n'ait été étudiée. En effet, le saucissonnage des demandes de permis pour ce qui ne constitue en réalité qu'un seul et même projet rend impossible une étude d'impact et d'alternative à l'échelle géographique adéquate. À l'heure d'écrire ces lignes, les écrits de procédure ont été échangés dans le cadre des deux recours et nous sommes dans l'attente de l'avis de l'auditeur du Conseil d'État.

DÉPLOIEMENT DES ANTENNES DE TÉLÉPHONIE MOBILE

Le 15 mars 2017, IEB et grONDES ont introduit un recours en annulation devant le Conseil d'État contre l'arrêté du 15 décembre 2016 qui détricotait la législation protectrice de l'environnement en matière de rayonnements électromagnétiques. Cet arrêté ne modifiait pas le seuil légal de 6 V/m (en vigueur depuis 2014 pour faciliter le déploiement de la 4G), mais le dispositif de contrôle du respect de cette norme. La pierre angulaire du dispositif de contrôle de ce seuil – qui dans la pratique permet à l'administration de l'environnement d'accorder ou pas aux opérateurs de téléphonie mobile les permis d'environnement requis pour installer les antennes – repose sur un logiciel informatique qui effectue des simulations des ondes émises par toutes les antennes présentes dans une zone.

L'arrêté attaqué devant le Conseil d'État introduisait une série d'exceptions dans ce mécanisme de contrôle. Après plusieurs mois d'échanges d'écrits de procédure entre parties, le 30 mai 2018, l'arrêt du Conseil d'État suivait l'avis de l'auditeur et nous donnait raison sur deux des trois points qui motivaient le recours. Il annulait plusieurs exceptions que la Région avait introduites dans son arrêté, dont la réduction du périmètre d'investigation de 200 à 50 mètres autour des « micro-antennes ». Le Conseil d'État annulait également l'exonération de demande de permis d'environnement que l'arrêté accordait aux antennes « déplacées » (comme lors de la réalisation de travaux en toiture) ou « temporaires » placées lors d'événements publics pour absorber une augmentation du trafic (comme lors d'un festival). En revanche, le Conseil d'État a conservé l'exonération de permis d'environnement pour les antennes dont la puissance est inférieure à 2 W (des antennes de faible puissance placées notamment dans les plafonds des stations de métro pour y assurer l'accès au Wi-Fi). IEB et grONDES souhaitaient le maintien d'une demande de permis pour ces antennes en ce que, à l'intérieur des bâtiments, elles sont souvent placées dans les plafonds, soit à une distance trop proche des individus qui circulent en dessous. Il faudrait en effet prévoir au moins 1,3 mètre de distance pour éviter d'être exposé à des champs excessifs, selon la norme.

Quoi qu'il en soit, ce recours est une belle victoire en ce que ces exceptions ne permettaient plus de garantir le respect effectif du seuil de 6 V/m et risquaient d'augmenter l'exposition des Bruxellois-es aux ondes électromagnétiques sans plus aucune forme de contrôle de la part des autorités et des habitants par extension.

Recours pendant. ■

LES MODES DE FINANCEMENT ET LES COMPTES

LES MODES DE FINANCEMENT

Les subsides de la Région de Bruxelles-Capitale

En 2019, IEB a bénéficié de subsides régionaux pour les activités suivantes :

- missions de base en matière d'environnement (Ministre de l'environnement) ;
- missions de base en matière de mobilité (Ministre des travaux publics et de la mobilité) ;
- collecte et diffusion des enquêtes publiques (Ministre de l'aménagement du territoire).

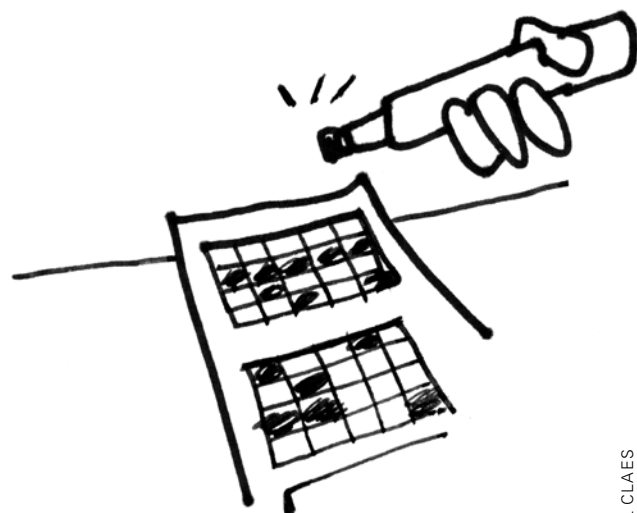
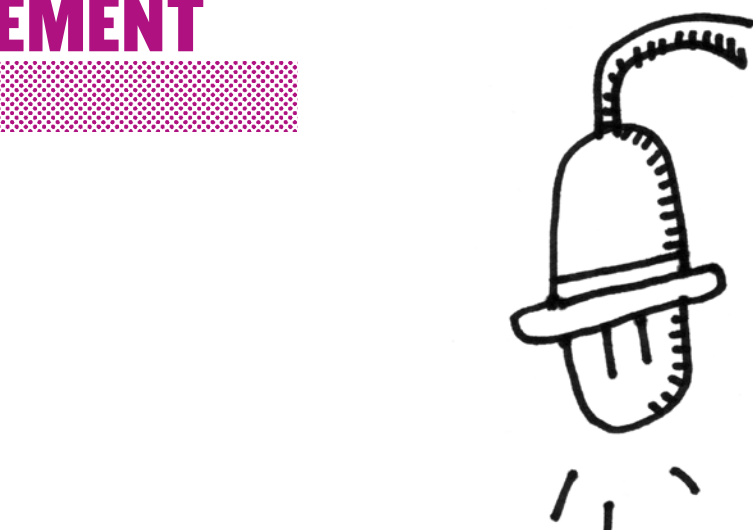
Le montant total octroyé par la Région et ses administrations était de 206 558,00 €

Les subsides de la Fédération Wallonie-Bruxelles

En 2018, le subside attribué par la Fédération Wallonie-Bruxelles à IEB dans le cadre du décret de l'Éducation permanente (IEB est reconnu dans les axes 1 et 3.2) était de 328 522,84 €, dont 79 066,49 € avaient été octroyés dans le cadre du décret sur les accords du non-marchand.

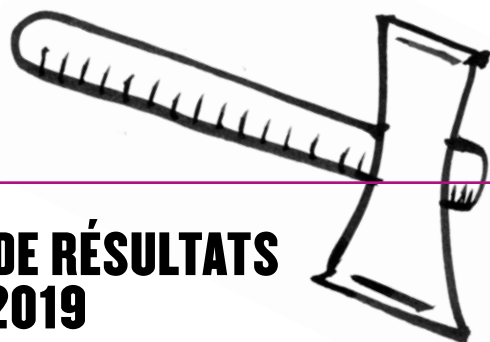
Les subsides du pouvoir fédéral

IEB participe, comme chaque année, au travail commun des quatre fédérations environnementales avec ses partenaires Inter-Environnement Wallonie, le Bral et le Bond Beter Leefmilieu. Cet apport bruxellois aux réflexions sur les dossiers fédéraux est symboliquement reconnu par le gouvernement fédéral à hauteur de 0 €.



Les fonds propres

Des abonnements au journal « Bruxelles en mouvements », les cotisations de nos membres et divers dons constituent le solde de nos sources de financement. ■



LE COMPTE DE RÉSULTATS DE L'ANNÉE 2019

VENTES ET PRESTATIONS

Ministère Communauté française
Subventions Région bruxelloise
Subventions à l'emploi
Bruxelles en mouvements
Subvention fédérale
Dons
Cotisations
Autres



+ 887 082,83 €
328 522,84 €
206 558,00 €
272 878,90 €
11 273,51 €
0,00 €
4 843,78 €
200,00 €
62 805,80 €

COUT DES VENTES ET PRESTATIONS

Rémunérations et charges sociales
Services et bien divers
Autres



- 914 737,94 €
775 875,53 €
133 952,96 €
- 4 909,45 €

BÉNÉFICE D'EXPLOITATION

- 27 655,11 €

Produits financiers
Charges financières

+/- 00,00 €
- 517,52 €

BÉNÉFICE COURANT

- 28 172,63 €

Produits exceptionnels
Charges exceptionnelles

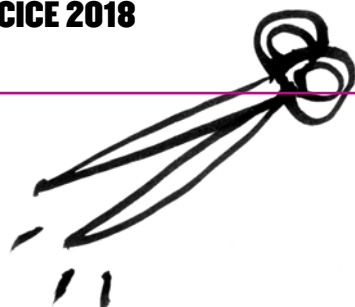
+ 18 503,63 €
- 1 575,38

AFFECTATIONS ET PRELEVEMENTS

- 40 000,00 €

RÉSULTAT DE L'EXERCICE 2018

- 11 244,38 €



LES MEMBRES au 31.12.2018

1. LES ASSOCIATIONS SPÉCIALISÉES

DÉPLACEMENTS

- Collectif PlaceOvélo
- GRACQ asbl – Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens
- Gutib asbl – Groupement des utilisateurs des transports publics à Bruxelles
- Pro Velo asbl ¹

LOGEMENT – SOCIAL

- Habitat et Participation
- Pierre d'Angle asbl
- Union des Locataires Marollienne (ULM)
- Partenariat Intégration Cohabitation à Laeken / PICOL asbl

NATURE – ENVIRONNEMENT

- APERE asbl / Association pour la Promotion des Énergies Renouvelables
- Apis Bruoc Sella ¹
- Bruxelles Air Libre asbl
- Bruxelles Nature asbl
- CEBE asbl / Commission de l'Environnement de Bruxelles et Environs
- CEBO asbl / Commission de l'Environnement de Bruxelles-Ouest
- Collectif Asepré – Association pour la Sauvegarde de l'Environnement et la Promotion du Réseau Écologique
- EauWaterZone
- Escout Sans Frontière / Coordination Senne
- Greenpeace Belgium asbl ¹
- grONDES
- Le début des haricots asbl
- Acteurs et actrices des temps présents – Bruxelles
- Natagora asbl
- PAN asbl / Pesticides Action Network
- Tournesol – Zonnebloem asbl
- WWF Belgium asbl

PATRIMOINE

- Archives d'Architecture Moderne asbl
- Cercle d'Histoire et d'Archéologie et de Folklore d'Uccle et Environs
- BruxellesFabriques asbl

- Quartier des Arts asbl
- La Fonderie asbl

URBANISME – ARCHITECTURE

- ARAU asbl / Atelier de Recherche et d'Action Urbaines
- CRU / Centre de Rénovation Urbaine asbl

CULTURE URBAINE

- Plus Tôt Te Laat vzw

2. LES COMITÉS DE QUARTIER

ANDERLECHT

- Comité de quartier Vogelenzang asbl
- Neerpede Vivra asbl

AUDERGHEM

- Comité des habitants de la Chasse Royale
- Comité Avenue Chaudron verte et Conviviale

BRUXELLES –

NEDER-OVER-HEEMBEEK / HAREN

- Comité de quartier Pagodes-Beyseghem-Albert
- Comité de Haren asbl ¹

BRUXELLES – QUARTIERS LOUISE / SUD

- Comité Victoria-Roosevelt
- Les Amis du Bois de la Cambre asbl

BRUXELLES – QUARTIER NORD-EST

- Association du Quartier Léopold / AQL asbl
- Groupe d'Animation du Quartier Européen de la Ville de Bruxelles / GAQ asbl

BRUXELLES – LAEKEN

- Comité de quartier Marie-Christine/Reine/Stéphanie asbl

BRUXELLES – PENTAGONE

- Comité de défense des habitants de Bruxelles-Centre
- Comité de la Samaritaine
- Comité de quartier Notre-Dame-aux-Neiges
- Comité Rouppe
- Parc d'Egmont asbl
- Comité de Quartier Saint-Gery



REBEKKA BAUMANN

ETTERBEEK

- Association du Quartier Léopold / AQL asbl
- Association Riverains Jourdan ¹
- Comité de défense du quartier des avenues Nouvelle et de la Couronne
- Collectif Broebel'Air

FOREST

- Les Amis des Parcs de Forest et Duden
- Comité du Quartier Meunier asbl

IXELLES

- Association du Quartier Léopold / AQL asbl
- Comité XL-Nord
- Parcours Citoyen XL

JETTE

- Le Comité de quartier Magritte

KOEKELBERG

- Collectif Koekeliek

MOLENBEEK-SAINT-JEAN

- Comité Voltaire
- Comité de quartier Le Maritime
- La Rue asbl
- L'Ouest en débat

SAINT-GILLES

- Comité de défense de Saint-Gilles

SCHAERBEEK

- Comité Colignon
- Comité de quartier d'Helmet
- Comité de quartier Émile Max ¹
- Comité de quartier Evenepoel
- Comité du Carré des Chardons
- Comité de quartier Terdelt asbl
- Groupe d'Action Schaerbeek – Saint-Josse

UCCLE

- Association de comités de quartiers uclois / ACQU asbl
- Association du quartier Lorraine
- Comité du quartier Fond'Roy asbl ¹
- Ligue des Amis du Kauwberg asbl
- S.O.S. Kauwberg asbl

WATERMAEL-BOITSFORT

- Comités de quartiers réunis de Watermael-Boitsfort – CQRWB

WOLUWÉ-SAINT-LAMBERT

- Ateliers de la rue Voot
- Comité de quartier Schuman-Peupliers-Boulevards et environs ¹
- Comité de quartier Dries asbl
- Comité de quartier Parvis Saint-Henri – Linthout
- Wolu-Inter-Quartiers / WIQ asbl

WOLUWÉ-SAINT-PIERRE

- Comité Grandchamp

1 Membres adhérents (AG du 20.06.2013)

3. LES MEMBRES À TITRE INDIVIDUEL

- Pénélope Fitzman (AG du 20.09.2012)
- Albert Martens (AG du 20.06.2013)
- Nicole Purnode (AG du 20.06.2013)
- Gwenaël Breës (AG du 17.06.2015)
- Isabelle Marchal (AG du 26.04.2016)
- Nicolas Delaunoy (AG du 15.06.2017)
- Raphaël Rastelli (AG du 5 juin 2018)

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Publication au Moniteur belge du 23.07.2018
- Approuvé à l'AG du 05.06.2018

Co-présidence

- Chloé DELIGNE (EauWaterZone)
- Isabelle MARCHAL (Membre à titre individuel)

Administrateurs

- Étienne CHRISTIAENS (CRU / Centre de Rénovation Urbaine)
- Christian DEKEYSER (ASBL Groupe d'Animation du Quartier Européen de la Ville de Bruxelles)
- Nicolas DELAUNOY (Membre à titre individuel)
- Sylvie EYBERG (Comité de quartier le Maritime)
- Michel GODARD (ASBL ARAU)
- Dominique NALPAS (Parcours Citoyen)
- Raphaël RASTELLI (Membre à titre individuel)
- Marco SCHMITT (ASBL Association du quartier Léopold)
- Marie-Anne SWARTENBROECKX (Comité de quartier Notre-Dame-aux-Neiges)
- Patrick WOUTERS (ASBL BruxellesFabriques)

LE SECRÉTARIAT au 31.12.2018

Nomination de délégués à la gestion journalière

Publication au Moniteur belge
du 27.07.2017 – Approuvé au CA du
01.06.2017

- Stéphanie D'HAENENS, Chargée de mission
- Sarah DE LAET, Chargée de mission
- Olivier FOURNEAU, Chargé de mission

Équipe d'IEB

- Mohamed BENZAOUIA, Chargé de mission
- Gautier BRIADE, Chargé de mission
- Stéphanie D'HAENENS, Chargée de mission
- Sophie DEBOUCQ, Chargée de mission
- Sarah DE LAET, Chargée de mission
- Anne DELFAIRIÈRE, Bibliothèque, photothèque, documentation, revue de presse
- Olivier FOURNEAU, Chargé de mission
- Thierry KUYKEN, Chargé de mission
- Maud MARSIN, Chargée de mission
- Philippe MEERSSEMAN, Graphisme, site Internet, informatique
- Hélène QUOIDBACH, Conseil juridique
- Esther RASO GRANDA, Auxiliaire administrative & logistique, Suivi des abonnements BEM
- Claire SCOHIER, Chargée de mission
- Cataline SÉNÉCHAL, Chargée de mission
- Andreas STATHOPOULOS, Graphiste, mise en page du BEM
- Lambert TSHIEHWE, Secrétariat, aide-comptable (à partir d'avril)
- Thyl VAN GYZEGEM, Chargé de mission

Les remplacements

- Sophie CHARLIER, Assistante juridique (remplace Hélène QUOIDBACH depuis octobre 2018)

Les missions courtes

- Victor BREVIÈRE, Chargé de mission (janvier)
- Gwenaël BREËS, Chargé de mission (juillet)
- Sigrid CHAMPEAU, Chargée de mission (mai – juin)
- Benoît COUMONT, Chargé de mission (octobre – décembre)
- Juan Francisco DAVILA GACES, Chargé de mission (janvier – mars)
- Damien DELAUNOIS, Chargé de mission (juillet – décembre)

LES REPRÉSENTATIONS DANS LES ORGANES CONSULTATIFS ET LES COORDINATIONS

IEB est représenté dans les organes consultatifs et coordinations suivants par les personnes suivantes :

- **Association 21** : Sophie Deboucq
- **Bruxelles Nature asbl** : Sophie Deboucq
- **Fonds européen de développement régional (FEDER)** : Mohamed Benzaouia
- **Commission régionale de la Mobilité** : Thyl Van Gyzegem
- **Commission régionale de Développement** : Jérôme Matagne
- **Conseil consultatif du logement** : Thierry Kuyken et Claire Scohier
- **Conseil de l'Environnement** : Sophie Deboucq et Jérôme Matagne
- **Conseil Supérieur de l'Éducation Permanente** : Christian Dekeyser
- **Conseil d'avis du NAPAN (Plan d'Action National de Réduction des Pesticides)** : Betty L'Hoest
- **Coordination entre les quatre fédérations** : Stéphanie D'Haenens
- **Escout sans frontière, Coordination Senne** : Sophie Deboucq
- **Fédération des Employeurs des Secteurs de l'Éducation permanente (FESEFA)** : Christian Dekeyser
- **Plate-forme francophone du volontariat** : Christian Dekeyser
- **Rassemblement Bruxellois pour le Droit à l'Habitat** : Thierry Kuyken et Claire Scohier
- **Réseau Idée** : Sophie Deboucq



LES COMMUNIQUÉS ET LES CONFÉRENCES DE PRESSE

& Partenaires
Diffusion

1. 22 janvier
Bruxelles en Mouvements n° 298 : Le canal : du focus au blocus (communiqué)
& IEB
2. 6 mars
Faisons du 15 mars un jour historique pour le climat et l'environnement (carte blanche)
& Collectif
• Le Soir
3. 12 mars
Dossier Gesù : La Région reconnaît son erreur : le développeur devra construire plus de logements «abordables» (communiqué)
& ARAU, IEB
• La Capitale
4. 20 mars
STOP compteurs communicants dépose un recours en annulation des législations sur le déploiement des compteurs communicants en Wallonie et à Bruxelles, devant la Cour Constitutionnelle (communiqué)
& Fin du Nucléaire, Grappe, IEB, ISNAT, Nature & Progrès, UNB
• Belga, La Capitale, Le Soir, RTBF Radio – La Première, RTLTVI,
5. 26 mars
Bruxelles en Mouvements n° 299 : En attendant mieux... (communiqué)
& IEB
• La Capitale
6. 26 mars
Plans sur mesure à la Porte de Ninove (communiqué)
& ARAU, BRAL, BruxellesFabriques, Comité Porte de Ninove, CRU, IEB, La Rue, ULAC
• BX1, La Dernière Heure, www.lavenir.net
7. 25 avril
Régularisation de séjour : la violence d'une non politique (carte blanche)
& IEB
• Le Vif
8. 6 mai
Opposition au projet RAC4 sur le site de la Cité administrative (conférence)
& Comité de quartier Notre-Dame-aux-Neiges
• Viva BXL, <https://bral.brussels>, www.bruzz.be, www.bx1.be, www.dhnet.be, www.lacapitale.be, www.lavenir.net, www.rtb.be
9. 15 mai
La politique du logement accessible en Région bruxelloise reste à l'Ouest! (action médiatique)
& IEB, RBDH
• BX1, Viva Bxl, www.dhnet.be, www.lavenir.net, www.rtb.be
10. 29 mai
Bruxelles en Mouvements n° 300 : Il était 300 fois (communiqué)
& IEB
11. 5 juin
Station de métro Toots Thielemans : habitants, commerçants et associations se préparent à un recours (communiqué)
& Collectif
12. 20 juin
Le climat change, la société change... Quid des PAD et du nouveau gouvernement? (communiqué)
& Collectif
13. 21 juin
Métro Nord : un impact climatique négatif! (communiqué)
& Collectif
14. 11 juillet
NEO, un handicap pour la ville et la démocratie (communiqué)
& Collectif
15. 27 août
Bruxelles en Mouvements n° 301 : Les maux magiques (communiqué)
& IEB

16. 25 septembre
Bruxelles en Mouvements n° 301 : Les maux magiques (communiqué)
& IEB
17. 1er octobre
RRUZ Loi: le Conseil d'Etat donne raison aux associations contre la Région et les grands acteurs de l'immobilier dans le Quartier européen (communiqué)
& Collectif
● BX1, La Libre Belgique, L'Avenir, L'Echo, Le Soir, Le Vif, RTBF
18. 6 novembre
Tivoli, un nouveau projet de Citydev pas si exemplaire que cela (communiqué)
& Comité de quartier Green Tivoli, IEB
● BX1, La Libre Belgique, L'Avenir, L'Echo, Le Soir, Le Vif, RTBF
19. 6 novembre
La CRD remet un avis négatif sur le projet de PAD Porte de Ninove: elle demande un espace public à la place des tours ! (communiqué)
& Collectif
● La Capitale, Le Soir

LES CONTACTS AVEC LA PRESSE

1. **La Marina** 07 février
BX1
2. **La Marina** 08 février
La Capitale, La Dernière Heure, La Libre Belgique, VivaCité
3. **Action contre le projet de prison à Haren** 15 février
Le Vif
4. **Mobilité et environnement à Bruxelles** 19 février
BRUZZ
5. **La mobilité à Bruxelles** mars
Espace de libertés
6. **La micro-mobilité** 11 mars
Imagine
7. **La Cité administrative** 11 mars
La Libre Belgique
8. **Saint-Josse, Gesù** 12 mars
Bruzz, La Capitale
9. **Présentation du Festival « Une brique dans la gueule »** 15 mars
Radio Campus
10. **Péage urbain** 20 mars
RTBF (JT)
11. **Les mouvements sociaux et la ville** 28 mars
A+
12. **Porte de Ninove** 4 avril
Belga, Bruzz, La Capitale, La Dernière Heure
13. **La migration résidentielle des classes populaires** 15 avril
Radio Panik
14. **La gentrification** 17 avril
Radio Panik
15. **Les 30 ans de politique régionale** 2 mai
BX1
16. **Pourquoi les Bruxellois quittent la capitale** 20 mai
Bruzz
17. **5G** 20 juin
Journaliste free-lance
18. **Centres commerciaux** 28 juin
RTBF: Débat Première
19. **Démolition / reconstruction à Bruxelles** 4 juillet
Le Soir
20. **PAD** 9 juillet
RTBF Radio
21. **Métro nord et ligne de train 26** 24 juillet
Viva Bxl
22. **Expulsion de l'Hôtel Flambeau** 15 octobre
RTBF Première
23. **PAD Herman-Debroux** 22 octobre
Le Soir
24. **Migration résidentielle** 30 octobre
Viva BXL
25. **5G** 19 novembre
Radio Contact

LA PARTICIPATION AUX ENQUÊTES PUBLIQUES

CC = Commission de
Concertation

1. 17 — 31 janvier / CC 12 février
Ville de Bruxelles / Boulevard du Roi Albert II, 28-30, chaussée d'Anvers, 57-59 et 59B, rue De Mol, 2
PU et PE 1A: Démolir l'ensemble des ouvrages en superstructure (socle et tours) à l'exclusion des noyaux des deux tours ainsi que la majeure partie de la dalle de plancher du rez-de-chaussée; construire un complexe immobilier multifonctionnel à usage de bureau, logement, établissement hôtelier et commerce, incluant la rénovation des niveaux de parking, exploiter diverses installations, dont un parking couvert pour 868 véhicules.
2. 23 janvier — 21 février / CC 05 mars
Ville de Bruxelles / Rue de l'Oratoire, rue de Ligne, boulevard Pachéco, rue de la Banque
PU et PE 1A: Construire 3 immeubles de logement (433 appartements), une crèche (72 enfants), une école maternelle et primaire (456 enfants) et 13 surfaces commerciales; réaménager les parkings existants (passer de 1808 emplacements à 1779 emplacements de parking couverts) et aménager 979 emplacements pour vélos; aménager les abords du site, abattre 397 arbres à haute tige et en replanter 377 espèces; exploiter un parking couvert, un commerce et diverses installations.
3. 6 février — au 8 avril
Etterbeek
PAD "Anciennes Casernes d'Ixelles"
4. 13 février — 14 mars / CC 26 mars
Ville de Bruxelles / Avenue de Vilvorde
PU + PE 1A: Utiliser un terrain comme décharge de terre et cendrées et réaliser des travaux d'infrastructures (site de Schaerbeek Formation); exploiter une décharge de déchets non dangereux (terres)
5. 20 février — 23 mars
Molenbeek
PAD "Gare de l'Ouest"
6. 27 février — 29 avril
Schaerbeek
PAD "Mediapark"
7. 01 mars — 31 août
Région de Bruxelles- Capitale
Plan de Gestion de l'eau pour la période 2022-2027.
8. 29 mars — 12 avril / CC 25 avril
Anderlecht / Rue P. Marchant, rue de la Petite Île
PU: Réhabiliter les ponts de la Petite Ile tout en augmentant le gabarit fluvial à 7 m, aménager et créer des cheminements pour la mobilité douce le long du canal et restaurer les abords (talus et rétrécissement du canal).
9. 29 mars — 12 avril / CC 25 avril
Anderlecht / Rue des Orchidées
PU: démolir l'ensemble des bâtiments existants sur le site, ensuite construire une habitation et à front de rue et un commerce spécialisé de 3.470 m² pour Schleiper en fond de parcelle et aménager 33 emplacements de parking à l'air libre en partie centrale.
10. 18 avril — 2 mai / CC 09 mai
Anderlecht / Rue Willemyns, rue Prins
PU et PE 1B: Construire 5 bâtiments pour aménager 170 logements sociaux et une crèche pour 49 enfants; exploiter les 170 logements sociaux et une crèche.
11. 03 avril — 02 mai / CC 15 mai
Ville de Bruxelles / Avenue Houba de Strooper
PU et PE 1B: Réaliser un parc sportif sur le plateau du Heysel entre l'avenue Houba de Strooper et le boulevard du Centenaire; exploiter un parking couvert (199 véhicules) et diverses installations.
12. 30 avril — 29 mai / CC 13 juin
Auderghem / Avenues Van Horenbeeck, 187 et du Grand Forestier
PL: Lotir une propriété en 9 lots avec création de voirie.
13. 06 — 20 juin / CC 02 juillet
Ville de Bruxelles / Avenue du Port, 86A- 86C
PU: Réaménager les accès 86A et 86C de l'avenue du Port et modifier une sortie de secours de parking P1 du site Toure-Taxis (modificatif du PU 82P/07 délivré le 17/12/2009).

14. 11 — 25 juin / CC 11 juillet
Ixelles / Chaussée de Boitsfort, 26- 30
PU et PE 1B: Démolir un bâtiment existant et des annexes, construire 2 nouveaux immeubles de logement, rénover et étendre un ancien presbytère pour un ensemble de 29 logements et 37 parkings et abattre 39 arbres à haute tige.
15. 03 — 17 septembre / CC 02 octobre
Uccle / Chaussée de La Hulpe, 51- 53, chaussée de La Hulpe, 61
PU: Aménager une aire de jeux d'ampleur régionale de 9.428 m².
16. 09 au 23 septembre / CC 08 octobre
Saint-Gilles / Rue Moris, 24-30, chaussée de Charleroi, 233-239
PU + PE 2: transformer et démolir partiellement un ancien garage automobile reconverti actuellement en grand commerce spécialisé en 60 logements repartis sur 2 bâtiments à front de rue et en intérieur d'îlot, commerces au rez-de-chaussée côté chaussée de Charleroi et partiellement dans la structure maintenue en intérieur d'îlot, et parking souterrain de 67 emplacements.
17. 19 septembre — 03 octobre / CC 15 octobre
Ville de Bruxelles / Rue de la Philanthropie
PU: Construire un immeuble de quinze appartements (logements sociaux).
18. 26 août — 24 septembre / CC 17 octobre
Watermael- Boitsfort / Boulevard du Souverain, 23
PU: Démolir la partie hors sol d'un immeubles de bureaux et reconstruire 4 immeubles mixtes de 165 logements, 5 espaces pour profession libérale, 1 espace polyvalent et 237 emplacements de parking.
19. 17 juin — 17 octobre / CC 17 octobre
Plan régional de Mobilité
20. 11 septembre — 10 octobre / CC 24 octobre
Schaerbeek / Boulevard Reyers, 52
PU et PE 1A: Démolir partiellement le bâtiment et construire le nouveau siège de la RTBF.
21. 11 septembre — 10 octobre / CC 24 octobre
Schaerbeek / Boulevard Reyers, 52- 56
PU et PE 1A: RDémolir les immeubles, construire un nouveau bâtiment destiné à la VRT, implanter un parking temporaire non couvert pour 322 places, installer des égouts et des voiries, abattre des arbres et aménager les abords.



22. 03 octobre — 02 décembre
Région de Bruxelles-Capitale
PAD : Le projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD) « Heyvaert » et son rapport sur les incidences environnementales sont soumis à enquête publique.
23. 03 octobre — 02 décembre
Région de Bruxelles-Capitale
PAD : Le projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD) « JOSAPHAT » et son rapport sur les incidences environnementales sont soumis à enquête publique.
24. 07 octobre — 05 décembre
Région de Bruxelles-Capitale
PAD : Le Plan d'Aménagement Directeur « Loi » est soumis à enquête publique.
25. 10 — 24 octobre / CC 05 novembre
Ville de Bruxelles / Rue du Football, 1
PU : Démolir les bâtiments et toutes les installations du parc MINI-EUROPE, sans reconstruction.
26. 10 — 24 octobre / CC 05 novembre
Ville de Bruxelles / Rue Picard, 7 et rue Picard 11-15
PU et PE : Modifier la Gare Maritime et les bâtiments S1, S3, S et P-M7/8 de la Zone C du site de Tour & Taxis (permis modificatif 04/PFD/642898 délivré le 04/10/2018).
27. 17 — 31 octobre / CC 12 novembre
Ville de Bruxelles / Chaussée Romaine
PU : Construire 3 blocs d'appartements (20 logements).
28. 11 — 25 octobre / CC 13 novembre
Ixelles / Avenue de la Couronne, 308 - 312
PU : Démolir un dépôt / centre de tri pour reconstruire une résidence pour étudiants de 59 chambres.
29. 01 — 30 octobre / CC 14 novembre
Uccle / Chaussée d'Alsemberg, 413-861 (entre la rue de Stalle et l'avenue des Sept Bonniers)
PU et PE : Aménager la chaussée d'Alsemberg entre la rue de Stalle et l'avenue des Sept Bonniers : rénovation de la voirie, mise aux normes des quais de tram, des traverses et plantation d'un alignement d'arbres.
30. 07 octobre — 06 novembre / CC 20 novembre
Ixelles / Boulevard du Triomphe
PU et PE 1A : Construire 2 immeubles de logements (167 appartements) reliés en sous-sol par un parking commun (141 emplacements) et comportant un espace commercial au rez (299 m²) ; exploiter un parking couvert de 311 véhicules et diverses installations.
31. 22 octobre — 6 novembre / CC 26 novembre
Forest / Avenue Van Volxem, 376
PU : Restaurer le bâtiment classé « Métropole », construire une extension à l'arrière du bâtiment classé et changer l'affectation en commerces et bureaux.
32. 05 au 19 novembre / CC 26 novembre
Molenbeek / Avenue Dubrucq, 200-204
PU : Démolition d'un bâtiment mixte pour la construction d'un immeuble de rapport et un commerce au rez (9 logements au total).
33. 21 octobre — 19 novembre / CC 12 décembre
Watermael-Boitsfort / Avenue Delleur
PU et PE 1B : Réhabilitation d'une église en lieu de culte, espace d'intérêt collectif, 38 logements, parking souterrain pour 57 voitures, 5 motos, 95 vélos et réaménager la place (6527 m² logement + 448 m² espace collectif + 1690 m² église + 752 m² parking).



Fédération de comités de quartier et de groupes d'habitants

Rue du Chimiste 34-36
1070 Bruxelles
02/ 801 14 80

www.ieb.be — info@ieb.be



