

Bruxelles en mouvements

Périodique édité par
Inter-Environnement Bruxelles
Rue d'Edimbourg, 26, 1050 Bruxelles
N°242 – 10 novembre 2010



Calevoet-Bourdon
la participation en chantier

Calevoet - Bourdon : un quartier en béton

EN BREF

Des terrains vierges en région bruxelloise ? Une denrée rare. Avec ses 14 hectares de terrains urbanisables, le quartier Bourdon-Calevoet est en pleine métamorphose et de nombreux chantiers sont déjà en route. La re- ou déstructuration annoncée inquiète les habitants qui souhaitent obtenir les garanties d'un développement de qualité. Durant un an, ils ont exploré les lieux, relevé les problèmes, listé des revendications et étudié des solutions possibles. Le résultat de ce travail a été récemment publié dans une brochure présentée à la presse et déposée auprès des pouvoirs publics. Retour sur un an de participation.

*Crédit Photo couverture :
Enguerrand David.*

Aux portes de la ville, les quelque 14 hectares de terrains qui restent à bâtir au quartier Calevoet-Bourdon à Uccle offrent un potentiel alléchant pour les promoteurs, tant privés que publics.

Les expropriations et les démolitions qui suivirent le projet avorté du ring sud sont pour la plupart à l'origine de ces «friches». Cependant avec les années et pour diverses raisons, la plupart de ces parcelles sont restées inoccupées. Finalement un relatif équilibre socio-économique s'est malgré tout installé autour de ces terrains vagues.



La plaine du Bourdon et son cirque permanent.

Mais ces derniers mois, les habitants ont assisté à un véritable défilé de demandes de permis d'urbanisme pour une série de projets, la plupart destinés à du logement. Les questions et inquiétudes des habitants, répercutées le plus souvent au cas par cas en commission de concertation, sont récurrentes.

Evoquée le plus souvent, la densité de population qui en augmentant risque bien de faire passer au cran supérieur la pression automobile déjà insupportable, mais aussi les carences en infrastructures et en équipements. En effet, les écoles et les crèches des alentours sont déjà saturées aujourd'hui et l'arrivée massive de nouveaux habitants accentuera ce problème.

L'écoulement des eaux constitue également un point sensible, puisque la plaine du Bourdon est en quelque sorte un bassin d'orage naturel et l'imperméabilisation du site, même partielle, ne sera sans doute pas sans conséquence. De même, de nombreux espaces naturels sont eux aussi menacés et disparaîtront bientôt sous le béton. Dans l'ensemble, c'est surtout une absence de vision globale et de cohérence urbanistique qui suscite l'angoisse et l'agacement des habitants qui se demandent bien à quoi va ressembler leur quartier suite à cette folle urbanisation.

Inquiets du devenir de ce site et de sa qualité de vie, les riverains ont décidé de créer un collectif d'habitants et de s'en-

tourer d'associations pour interpellier les pouvoirs publics afin de donner leur avis, faire entendre leur voix et poser une série de revendications. Au terme d'une année de collaboration active avec l'ACQU (Association de Comités de Quartier Ucclois) et IEB (Inter-Environnement Bruxelles), le fruit de ce travail s'est concrétisé par la rédaction d'un document qui a été présenté à la presse fin septembre et envoyé à tous les pouvoirs publics concernés. Une belle aventure qui, nous l'espérons, n'est que l'amorce d'un mouvement de participation citoyenne en gestation.

Quel cirque !

Cela fait plus de dix ans que les habitants vivent dans l'attente d'une restructuration de leur quartier. Durant toutes ces années, dans ces nombreux terrains laissés à l'abandon, la nature a repris ses droits offrant aux promeneurs des espaces verts naturels d'une grande diversité biologique. Sur la plaine du Bourdon le cirque Pauwels s'est même sédentarisé, son chapiteau blanc et rouge est d'ailleurs un véritable point de repère pour les nombreux navetteurs qui participent joyeusement à l'engorgement quotidien du quartier par les voitures.

Les nouveaux projets, privés ou publics prévoient entre autres quelque 1200 logements supplémentaires. Cette prochaine densité de population effraie avec raison les habitants à cause des répercussions inévitables en terme de mobilité d'abord. Liés à la densité et souvent contestés également, les gabarits projetés (des rez + 5 alors que le bâti existant est composé de petites maisons de deux étages) inquiètent aussi. Autre sujet de réflexion, la mixité, tant sociale que fonctionnelle. De nombreux projets concernent des logements et les habitants souhaitent vivement une répartition judicieuse et un équilibre entre logements de standing, moyens et sociaux. De même, la mixité fonctionnelle est également un enjeu d'importance pour sauvegarder des activités générant de l'emploi mais aussi pour préserver les commerces sans oublier le volet social et culturel.

Le bourdon prend la mouche

Cependant, cette partie de la capitale est devenue un enjeu d'importance pour la commune comme pour la région : une entrée de ville, un pôle de transport intermodal et des terrains constructibles dans

une commune de caractère. Ce quartier a réellement tout pour séduire et attiser les convoitises. Sous le regard perplexe des habitants, de nouveaux bâtiments s'érigent au fil des mois, et des affiches rouges surgissent aux coins des rues pour des demandes de permis de plus en plus nombreuses et variées.

Si les habitants s'interrogent sur les conséquences et les impacts liés à cette densité de construction, ils sont surtout inquiets de cette urbanisation galopante et désorganisée et comme si cette anarchie n'était pas suffisante, ils se sentent surtout complètement exclus de toute concertation.

Lassés de devoir sans cesse pointer les mêmes problèmes en ayant le sentiment de ne pas être véritablement écoutés, une poignée de riverains décide alors de passer à l'offensive. Prenant au pied de la lettre le passage dans la dernière déclaration gouvernementale traitant de la participation citoyenne^[1], ce collectif actif anticipe l'appel des politiques et passe à l'action.

Ensemble ils ont appliqué une méthode de participation active, répertorié les problèmes, avancé des propositions et des revendications. Le résultat de la démarche et de la réflexion est aujourd'hui publié dans une brochure destinée aux représentants communaux et régionaux. A travers ce document, ils souhaitent exprimer leurs inquiétudes et surtout émettre toute une série de recommandations et de pistes de solutions auprès des pouvoirs publics concernés mais aussi interpellier les habitants sur le devenir de leur quartier.

ISABELLE HOCHART

[1] Encourager la participation citoyenne dans : *Un développement régional durable au service des Bruxellois. Accord de Gouvernement 2009-2014*, Chapitre 7. Point 3.2.12 juillet 2009, p. 73.



Les nouvelles ruches du quartier.

Un puzzle désassemblé ?

Quiconque aborde le quartier Calevoet-Bourdon pour la première fois sera sans doute frappé par le contraste et la segmentation qui en caractérise le paysage urbain.



De nombreux chantiers sont déjà en cours.

Plus généralement, le morcellement est déterminé par une juxtaposition contrastée des îlots : des alignements de maisons traditionnelles en ordre serré avoisinent directement des îlots non bâtis, peu structurés et colonisés par une nature semi-sauvage (d'où l'aspect rural de certaines zones). Ci et là des complexes d'origine industrielle de plus ou moins grande taille ponctuent le panorama général.

La topographie prononcée des lieux permet difficilement d'appréhender le site

dans sa totalité. Cette impression fragmentée est encore accentuée par la rupture qu'opère, au cœur même du quartier, l'inflexible traversée du chemin de fer. Jusque-là rien de bien dérangeant. Le quartier et ses habitants s'accoutument aisément de cette situation joyeusement bigarrée. Une relative incohérence qui mine de rien est attachante. On ne manquera cependant pas de remarquer les nombreuses infrastructures et installations qui s'adressent essentiellement au trafic routier de transit : stations services, panneaux publicitaires, garages, enseignes lumineuses, etc. Ce paysage-là est tout de suite moins séduisant. D'autant plus que les problèmes de mobilité inhérents au quartier constituent une évidente source d'insécurité et de désordre. Attrayante ou pas, la confusion du quartier Calevoet-Bourdon laisse clairement deviner un certain laxisme, un laisser-aller historique et chronique en matière d'aménagement urbain. Il n'est ainsi pas étonnant que ce soit une structure temporaire, en l'occurrence les deux chapiteaux du Cirque Pauwels, qui aujourd'hui constitue, aux yeux de nombreux Bruxellois et navetteurs, le signal et le symbole même du quartier.

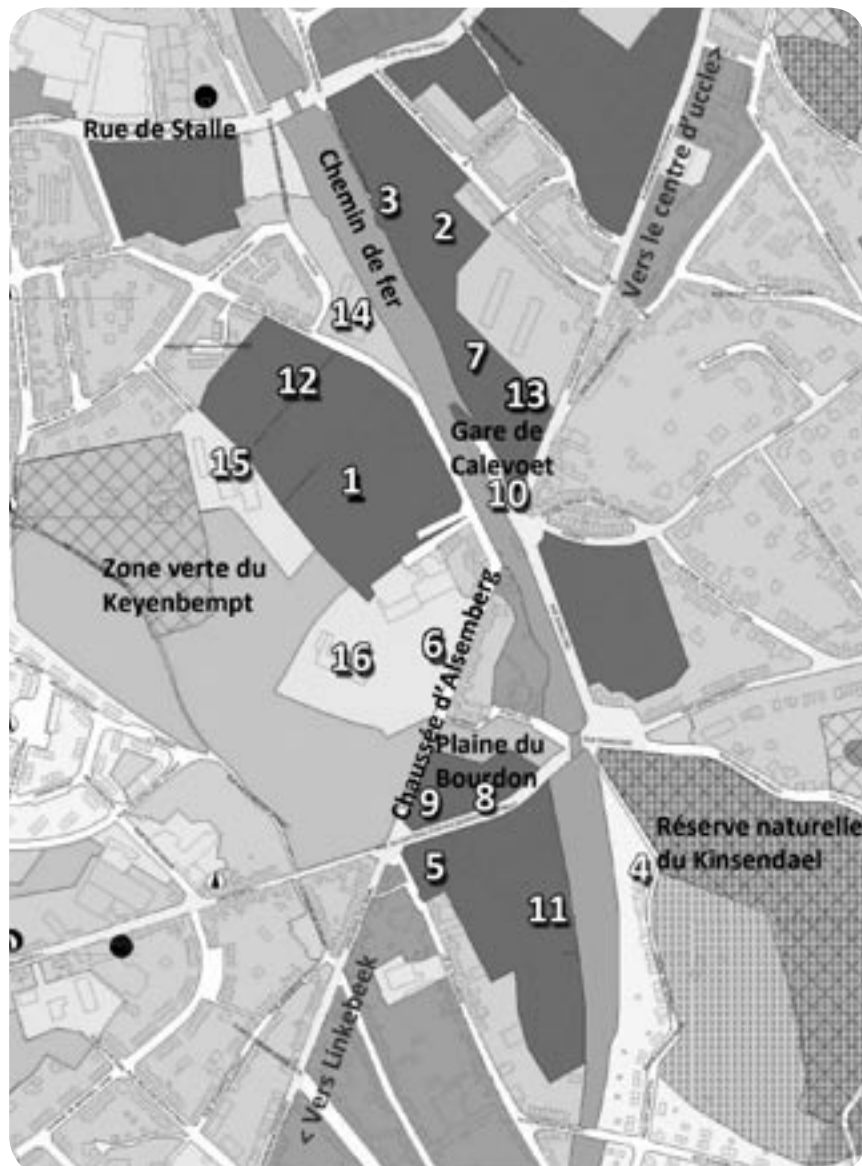
L'évolution et l'histoire particulière de ce morceau d'Uccle expliquent en grande partie son visage actuel. Ce secteur était appelé à l'origine Kinsendaal. Il constituait l'un des nombreux hameaux qui ponctuaient le tracé de la chaussée d'Alsemberg (créée en 1726). Ce n'est que vers les années 1870, avec l'établissement de la gare de Calevoet, que le quartier véritablement s'urbanise. Au contraire des abords de certaines avenues uccloises de prestige (Churchill/Longchamp, Brugmann, etc.) qui s'embourgeoisent de villas et de manoirs, les abords de la gare de Calevoet attirent plutôt les industries et le monde ouvrier. Si depuis lors le caractère industriel s'y est progressivement effacé, socialement et matériellement, le contraste entre le «bas» et le «haut» d'Uccle reste encore aujourd'hui bien perceptible.

Vers les années 1960 c'est un autre événement dont les conséquences marqueront fortement la morphologie du quartier : le projet de «ring sud» et les expropriations-démolitions qui s'ensuivirent. Le tracé de cette connexion autoroutière entre Forest et Boistfort, était supposé traverser la plaine du Bourdon. Suite à l'abandon de ce méga-chantier, les terrains expropriés furent laissés en friche et firent progressivement place à une riche végétation spontanée. C'est ainsi que naquit une «bande verte» allant du Kauwberg au Keyenbempt en passant par le plateau Engeland, le Kinsendael et la plaine du Bourdon [1]. Ceci explique partiellement pourquoi aujourd'hui certains îlots densément construits avoisinent des zones non-urbanisées et semi-sauvages.

Une colonne vertébrale fracturée

La chaussée d'Alseberg constitue la colonne vertébrale du quartier, elle le traverse de part en part. C'est le long de cet axe historique que la densité, tant résidentielle que commerciale, demeure la plus importante. Le trafic y est également intense. Dans les années 1870, lors de l'établissement de la ligne de chemin de fer, un passage à niveau fut installé à l'intersection avec la vieille chaussée afin de ne pas rompre la dynamique urbaine engendrée par celle-ci. Cependant, vers 1950, en même temps que l'électrification de la ligne, le passage à niveau est supprimé. Le quartier est alors véritablement coupé en deux et le cours de la chaussée d'Alseberg, tant pour les véhicules privés, les trams, les vélos et autres deux, trois ou quatre roues, est dévié via la rue Engeland. Pour les piétons (valides !) sont aménagés deux passages sous-voies avec escaliers, particulièrement peu engageants.

Ce changement a impliqué l'obligation d'un colossal détour pour les riverains immédiats désirant se rendre d'une «rive» à l'autre. Comble de la situation : pour parcourir une distance de quelques mètres, d'aucuns aujourd'hui n'hésiteront pas à prendre leur voiture. C'est à cette époque et dans ce contexte de déviation qu'est créée la rue du Château d'Or. Plus globalement la scission de la chaussée d'Alseberg fut néfaste pour la cohérence sociale et économique du quartier. Aujourd'hui Bourdon et Calevoet ont tendance à se profiler comme deux noyaux distincts.



Liste des projets en cours, futurs et potentiels. Plus d'infos sur : www.acqu.be

Avis favorables :

- 1 - Les Hauts Prés d'Uccle
- 2 - Faz & Farm
- 3 - Prolongation et élargissement de la rue du Wagon
- 4 - Roseau
- 5 - Kinderverblijf Horzel
- 6 - Alseberg ou Coba Pauwels
- 7 - Van Linthout
- 8 - Château d'Or

Projets actuels :

- 9 - Bourdon
- 10 - Le clos de Calevoet

Projets potentiels :

- 11 - Illocroma
- 12 - Les Hauts Prés prolongation
- 13 - Anciens entrepôts Van Linthout
- 14 - Home Brugmann

Autres terrains constructibles

- 15 et 16 - Deux parcelles en lisière du Keyenbempt

En ce qui concerne le trafic de transit par contre, déviation ou pas déviation, la situation n'aurait pas été fort différente. Si le quartier Bourdon-Calevoet, dans les années 60-70, a échappé à «l'autoroutisation», ce qui lui a notamment permis de sauvegarder des espaces de qualité, il n'a cependant pas échappé à la pression automobile. La chaussée d'Alseberg,

[1] Parmi ces terrains à haute valeur biologique, une partie du Keyenbempt (1977) et le Kinsendael (1979 et 1989) seront finalement protégés (principalement grâce au combat de diverses associations). Une grande part est cependant toujours considérée comme friche et demeure officiellement constructible.

la rue du Bourdon et la chaussée de Drogenbos constituent conjointement un axe de pénétration depuis la périphérie. Or ces antiques chaussées et anciennes rues n'ont originellement pas été conçues pour accueillir une telle pression automobile. Le trafic contemporain s'écoule donc inexorablement sur un réseau historique dont la logique d'implantation et l'infrastructure ne lui conviennent pas.

Il n'est donc pas surprenant que certains tronçons, certains carrefours, constituent aujourd'hui des goulots d'étranglement qui engendrent quotidiennement d'inévitables files qui s'étalent jusque dans les plus petites rues.

Ces problèmes de mobilité et de fragmentation de l'espace illustrent clairement à quel point les questions de développement, de densification, de rénovation, de restructuration urbaine, ne se limitent pas seulement à des considérations architecturales ou immobilières. Dans la mesure du possible, la métamorphose du quartier Bourdon-Calevoet se doit d'intégrer, à travers un projet cohérent, toutes les réalités et les complexités que recoupe le phénomène urbain : mobilité, convivialité (au sens strict : le fait de vivre ensemble), mixité (sociale et de fonctions), etc.

ENGUERRAND DAVID

La rue du Wagon



La création d'un site propre pour les transports en commun entre la gare de Calevoet et la rue de Stalle (via la rue du Wagon prolongée) offrirait au quartier Bourdon-Calevoet enfin une connexion alternative efficace vers le centre d'Uccle.

La desserte d'Uccle Calevoet et des quartiers avoisinants constitue une véritable gageure pour les transports publics. Ainsi le téméraire tram 51 est chroniquement et inexorablement englué dans les embouteillages de la chaussée d'Alsemberg et certaines lignes de bus (38 et 98), qui desservant par le passé le fond d'Uccle, ont vu finalement, par dépit, leur terminus ramené vers le centre d'Uccle (arrêt Héros).

À cette problématique, une solution partielle a été imaginée et assimilée au Plan Communal de Mobilité (juin 2006) : l'ouverture d'une nouvelle voirie (la rue du Wagon prolongée) le long du chemin de fer, entre la rue de Stalle et la Gare de Calevoet et réservée exclusivement aux transports en commun (+ piétons et cyclistes). Ce projet constitue une réelle alternative de désengorgement des transports publics depuis le quartier Calevoet-Bourdon jusqu'au centre d'Uccle (via le site propre de la rue de Stalle). Certains terrains désaffectés de la SNCB, voisinant la future voirie, auraient même pu accueillir un petit dépôt en guise de terminus de certaines lignes et en lien direct avec la gare RER de Calevoet.

Hélas, ce beau projet de voirie a vite trouvé écho dans les oreilles des promoteurs. Celle-ci y a trouvé un prétexte pour urbaniser des terrains en intérieur d'îlot (partiellement rachetés à la SNCB) mais qui borderont la future rue. Finalement la rue du Wagon desservira les projets privés tout en prévoyant suffisamment de largeur (14 mètres) pour que puissent se côtoyer dans un futur indéterminé (!) transports publics et véhicules personnels. Or sur les plans actuels, la rue est dévolue à 100% à la voiture, parkings inclus. Aucune trace de piste cyclable ni de «site propre».

Si certaines demandes privées ont déjà reçu un avis favorable, d'autres projets par contre sont encore en pourparlers. C'est pourquoi il est urgent de faire valoir l'importance de matérialiser sur les plans un passage à double sens réservé exclusive-

ment aux transports publics. Pour bien faire, la commune d'Uccle et la STIB devraient concrétiser au plus vite cette indispensable connexion. La mise en œuvre de ce projet serait par ailleurs peu onéreuse dans la mesure où on ne prévoirait, dans un premier temps, que le passage de bus. Il serait ainsi intéressant de déporter le terminus de la ligne 38 au pied de la gare de Calevoet (actuellement à Héros) et de dévier le trajet du 43 via la future rue du Wagon.

Un carnet de revendications

La volonté de publier ce document a été un véritable moteur pour entretenir la participation et l'intérêt des habitants durant cette année de travail. L'objectif était d'effectuer un relevé des potentiels du quartier, de les faire valoir auprès des pouvoirs publics concernés mais aussi l'occasion rêvée de poser une série de revendications voire d'exigences.



Rencontre et évaluation in situ avec les habitants.

Des reporters de première ligne

Au fil des réunions et des différentes rencontres sur le terrain, les habitants ont peu à peu élaboré une réflexion engagée sur leur quartier et le devenir de leur cadre de vie. Mais que faire de ce travail ?

Très vite l'idée est devenue évidente d'élargir la démarche, d'aller plus loin que l'échange de points de vue. Il fallait un objectif plus porteur, un outil pour véhiculer les idées jusqu'aux pouvoirs publics.

Pour atteindre leurs cibles et se faire enfin entendre, les habitants ont donc choisi l'écriture. Ils se sont improvisés reporters de terrain, illustrateurs et correcteurs, se sont regroupés dans un comité de rédaction qui est resté ouvert à tous jusqu'à la livraison de la version finalisée de la brochure chez l'imprimeur.

Les comptes-rendus des nombreuses réunions et des marches exploratoires ont fourni la matière pour rédiger les textes de la brochure afin de restituer le plus fidèlement possible la parole des riverains.

Du travail de «pro» comme proximité

Ce livret de 32 pages illustrées de photos récentes offre une belle table des matières qui aborde les thématiques essentielles propres au quartier :

- L'analyse des problèmes liés à la mobilité, tant automobile que ses alternatives (transports en commun, déplacements piétons et cyclistes), sans oublier le stationnement ;
- L'examen de la «*structuration*» du quartier ;
- L'intégration des nouvelles constructions à l'environnement en veillant à une cohérence dans le bâti. Ce point implique évidemment l'aspect «*densification*» qui n'est pas une question de pourcentage d'habitants à l'hectare, mais bien d'une capacité d'accueil liée à la qualité de vie.
- L'habitat et les besoins en logements, notamment sociaux, pour peu que cela se fasse dans le respect de l'habitat existant et en veillant à ce que les nouveaux arrivants trouvent un encadrement et des services adaptés à leurs besoins ;



Ça gaze au Bourdon !

- La biodiversité dans cette zone ayant été jusqu'ici protégée (grâce à l'abandon du projet de construction du Ring Sud, à la suite de l'action menée dans les années septante par l'ACQU et par IEB), il faut profiter de cette situation de fait exceptionnelle pour ne pas bétonner des espaces comme le Keyenbempt, la «promenade verte» ;

- La création d'infrastructures socio-culturelles et économiques (écoles, crèches, commerces de proximité, infrastructures culturelles) n'est pas oubliée afin d'offrir à cette zone une qualité de vie qui attire les habitants plutôt que de les voir fuir (comme c'est actuellement la tendance pour les PME et les commerces). Chaque sujet est abordé par un descriptif de la situation, un constat le plus fidèle possible à la réalité de terrain. Les revendications et suggestions sont traitées, elles, de manière bien distinctes dans des encadrés qui les placent en évidence.

Ainsi la lecture du document peut se faire de manière linéaire mais aussi en choisissant les thématiques ou uniquement les revendications. Le travail réalisé n'a évidemment pas la rigueur d'une étude d'incidences et ne présente aucune analyse technique. Cependant c'est tout de même la réflexion émanant d'experts de terrain, à savoir les habitants. Ils sont en effet les spécialistes de leur quartier. Ils peuvent apporter une finesse d'analyse, du fait de leur connaissance du terrain, que les auteurs de projets, même après de nombreuses études, ne percevront peut-être pas. D'où l'importance de prendre en compte les différents témoignages

recueillis «*in situ*», s'imprégner des lieux, ressentir l'ambiance et les atmosphères.

S'affirmer dans le paysage

Au travers de cette réalisation commune, les participants ont également exprimé très clairement l'attachement à leur quartier, leur désir d'être partie prenante de son devenir et la volonté d'être reconnus comme des interlocuteurs valables et incontournables dans le développement de la zone. Ce besoin de reconnaissance ne s'est pas fait dans un esprit d'opposition totale, même si dans l'ensemble du groupe des personnes désapprouvent encore aujourd'hui fermement certains projets.

La volonté générale était plutôt de proposer des alternatives, de tenter d'infléchir une évolution en cours ou encore d'accompagner un développement le plus positif et le mieux adapté au contexte du quartier. Même si les termes de la brochure sont parfois dans le ton de la revendication et de l'exigence pour certaines thématiques qui posent plus de problèmes, l'intention est surtout d'ouvrir le dialogue et non de donner des directives.

Les habitants sont venus en nombre pour la présentation de la brochure organisée lors d'une conférence de presse sur le site. Le document a été ensuite distribué gracieusement et également envoyé aux différents cabinets concernés par les différentes thématiques abordées (logement, mobilité, environnement) sans oublier bien sûr les différents partenaires locaux et les instances communales.

DENYS RYELANDT ET ISABELLE HOCHART

Paroles d'habitants

Des personnes ont préféré répondre directement à nos questions, d'autres ont fait le choix de s'exprimer spontanément, nous plongeant dans le quotidien de leur vie (voir encadré page 12).



Des habitants en plein débat.

- Bonjour, pour nos lecteurs, pourriez-vous vous présenter en quelques mots ?

Catherine et Philippe : Nous sommes riverains du quartier Bourdon - Calevoet depuis maintenant 4 ans.

Christian : Je suis riverain à double titre : en tant qu'habitant et en tant que patron d'une petite entreprise située dans le quartier.

- En quoi vous êtes-vous senti concerné(e) ?

Ch. : Je parcours ce quartier de long en large depuis des années, à pied, à vélo et même en voiture. J'ai pu en percevoir toutes les contradictions, l'anarchie urbaine, le charme et les horreurs.

C&P. : Face à tous les projets immobiliers en cours ou futurs, nous avons eu envie de réagir afin que notre quartier ne soit pas

défiguré par les promoteurs. Nous tenons à ce que ce coin de Bruxelles reste un endroit où il fait bon vivre.

- Pourquoi avez-vous décidé d'impulser ou de rejoindre la dynamique qui est apparue dans le quartier ?

Ch. : Je suis absolument choqué par le fait que la mobilité dans le quartier soit conçue pour les gens qui le traversent, mais nullement par ceux qui y habitent. La perspective de voir édifier des centaines de nouveaux logements sans que ne soient pris en compte l'incidence sur le trafic, la biodiversité et les besoins socio-culturels est inquiétante et demande une forte mobilisation des habitants.

C&P. : En fait, nous ne voulions pas rester les bras croisés et assister passivement à la transformation du quartier et venir nous

plaindre par après, quand il aurait été trop tard pour réagir.

- Qu'est-ce qui vous a paru le plus difficile dans cette démarche ?

C&P. : La traduction des idées et des revendications/propositions de chacun en quelque chose de concret : la brochure finale. Heureusement, l'ACQU et IEB ont été les piliers et les fils conducteurs de ce travail de longue haleine.

- Qu'est-ce qui vous a paru le plus utile dans cette démarche ?

Ch. : La rencontre des autres habitants, la création d'un tissu social de proximité.

C&P. : Les marches exploratoires ont été un excellent point de départ pour notre travail de réflexion, et nous ont permis en outre de découvrir le quartier sous un autre angle. Enfin, le fait de participer au comité de rédaction nous a permis de suivre le cheminement de tout le projet, de sa phase initiale jusqu'au produit fini : la brochure en tant que telle.

- Quel est l'élément qui vous a le plus marqué ?

C&P. : La disponibilité, l'énergie des per-

sonnes et la bonne humeur étaient à chaque fois de la partie, ce qui ne gâche rien !

Ch. : Pour ma part, c'est la fragmentation du pouvoir entre Région, Commune, STIB, SNCB qui empêche d'avoir une approche globale et rationnelle du problème qui tienne compte de tous les paramètres. A la place, chacun fait ce qui lui convient dans son coin (parfois même avec les meilleures intentions du monde).

- Quel conseil donneriez-vous à d'autres habitants souhaitant mener ce type de dynamique ailleurs ?

C&P. : Mobilisez-vous si vous voulez faire bouger les choses. Faites-vous aider par des gens qui connaissent bien le terrain. L'ACQU et IEB sont des alliés indéniables !

- Quel est le bilan que vous retirez de cette expérience ?

C&P. : Si c'était à refaire, ce serait sans aucune hésitation !

- Comment voyez-vous la suite ?

C&P. : Il faudrait pouvoir poursuivre le mouvement dans cette voie.

Ch. : La création d'un Comité de quartier «Saint-Job-Calevoet» faciliterait cela.



Chaque étape du projet a suscité la mobilisation des riverains.

La participation citoyenne : un sujet à explorer, une démarche à suivre

Revendiquée par un monde politique en mal de reconnaissance, elle est dans toutes les bouches et est de toutes les déclarations. La participation citoyenne est le passage obligé de tout processus décisionnel souhaitant brandir l'étendard de la légitimité.

Derrière ce concept, se cachent une multitude d'actions ayant toutes l'appellation «*participation*». L'envoi d'un questionnaire toutes-boîtes, la participation à un comité d'accompagnement, la demande d'approbation en commission de concertation ne sont qu'une infime partie des outils possibles et parfois utilisés par les décideurs. Il s'agit bien souvent d'un vœu pieux; laisser un espace d'expression aux citoyens qu'ils sont censés représenter. Car les politiques savent que faire participer les habitants aux processus décisionnels est source d'avantages.

Cela répond aux craintes des électeurs, à leur besoin d'être reconnus et entendus et, in fine, ça permet d'apaiser les tensions, les conflits. Et si la participation n'avait pas qu'un sens électoral ? Et si la participation avait d'autres atouts bien plus pertinents à offrir pour peu qu'elle soit correctement menée ?

Des hauts et des bas ou la théorie du yo-yo

Une dynamique participative peut épouser plusieurs courants. Elle peut être descendante (l'impulsion vient du haut et percole finalement vers la population) ou ascendante (l'impulsion est citoyenne et remonte vers le pouvoir décisionnel).

Dans le cas d'un mouvement descendant (ce qui est majoritairement le cas), demander à la population de s'exprimer sur un projet finalisé afin de l'approuver n'offre que deux scénarii différents. Soit le projet ne suscite aucune réaction soit il subit une volée de bois vert.

Les exemples de mauvaise participation se soldant par des échecs sont légions. Le cas du Moensberg à Uccle est exemplaire en la matière. En effet, le projet a été purement et simplement enterré pour cause d'inadéquation avec les besoins des habitants.



Les habitants, acteurs principaux d'une démarche participative.

L'absence de concertation, de prise en compte de leur volonté d'avoir un projet s'intégrant dans l'environnement actuel a poussé les riverains à introduire un recours. Le projet a été annulé par le Conseil d'Etat. Maintenant, grâce à la prise en compte de leur contre-projet et de leur revendication, le dossier reprend vie. Il en fut de même avec les projets de logement sur la plaine du Bourdon. Cette fois, c'est le politique qui a décidé de revoir sa copie et d'y intégrer l'ensemble des remarques émises par les habitants lors de la première commission de concertation.

Ce qu'il en ressort, c'est qu'il faut clairement distinguer la participation de la consultation. Pour cette dernière, seule l'approbation d'un projet est demandée en faisant fi de l'avis, de l'expérience des habitants. Pour éviter d'en arriver à ce type de réaction virulente de rejet, une participation en amont semble plus que pertinente ; elle est primordiale. C'est un

gain de temps, d'argent et une diminution des risques de conflits.

Le Bourdon se réveille

Les dynamiques «*top to bottom*» (l'information part du haut et est répercutée progressivement vers le bas) ont montré leurs limites (cf. Moensberg). Un mouvement partant de la base et remontant vers les instances décisionnelles semble plus à même d'aboutir sur un partenariat sain et constructif (les besoins des habitants servent de base de réflexion, de matière première aux projets d'aménagement). C'est de ce postulat qu'a démarré le processus avec les habitants du Quartier Calevoet-Bourdon.

C'est sous l'impulsion donnée par le Candelaershuys lors d'un projet culturel proposé en juin 2009, intitulé «*Piste 1180*», qu'une première rencontre entre les riverains et différentes associations ressources eut lieu. Il s'agissait de présenter

Le quartier Bourdon



Le quartier du Bourdon, c'est un petit quartier blotti aux confins de l'agglomération bruxelloise tout au sud d'Uccle. C'est un coin plutôt paisible où il fait bon vivre. C'est surtout MON quartier et ce quartier me plaît, même s'il n'est pas parfait. J'y vis depuis presque 15 ans, je m'y sens bien. Mes voisins sont comme le quartier, plutôt sympas. Ils forment un miroir dans lequel je me retrouve : à peu près la même tranche d'âge, même milieu social — le belge CSP (catégorie socio-professionnelle) moyen, ni riche, ni pauvre mais qui rame un peu en fin de mois ... Il y a aussi pas mal de papys et de mamys qui vivent là depuis trente, quarante, voire cinquante ans. Ils sont la mémoire des lieux, et se rappellent de l'époque où un tram partait de la gare de Calevoet pour rejoindre Beersel, de la brasserie, de la boulangerie qui proposait un si bon pain qu'on venait de loin pour en chercher.

En bas de ma rue, il y a un grand terrain vague qu'on appelle la plaine du Bourdon. Avant qu'un cirque ne s'y installe, j'allais y jouer au badminton ou au foot avec les gamins du coin. J'ai grimpé dans les arbres, cueilli des prunes et des noisettes. C'était un peu chez moi, comme une annexe de mon jardin, et je trouvais beaucoup de charme à cet espace vert, situé au milieu de nulle part, juste à côté

de deux autoroutes urbaines... C'est sûr, la circulation ne manque pas dans le coin....

Il y a la gare aussi : tous les jours, je m'y rends pour prendre le train qui m'amènera au boulot en semaine, et au marché du Midi le dimanche. Elle est jolie et ressemble à une petite gare de campagne. Je n'y suis pas toute seule, elle draine beaucoup de monde, riverains ou navetteurs et joue un rôle central dans le quartier.

En face de chez moi, il y a un p'tit bois. De ma fenêtre, au printemps et en été, je vois un renard dormir sous un rayon de soleil, juste au pied d'un arbre, sous les frondaisons. C'est un beau spectacle. Mais qui risque de ne bientôt plus être d'actualité...

Là, comme sur la plaine, comme à côté de la gare, comme à côté du restaurant «*le Schievelavabo*», comme encore ailleurs dans le coin, on est en train de bâtir — ou on va le faire — des immeubles gros et costauds, pour mettre plein de gens dedans, et tout cela va changer radicalement la physionomie du quartier, son côté villageois et convivial. ça ne va pas. A croire que dans chaque espace vert épargné par l'urbanisation, dans chaque «*dent creuse*» il soit nécessaire de bâtir, construire, et détruire les derniers poumons verts de nos villes. Il faut que cesse ce massacre à la tronçonneuse ! Qu'on envisage enfin une urbanisation à visage humain, où les habitants aient un rôle à jouer, et où la concertation ne soit pas un vain mot...

Aussi, les habitants du quartier, avec le soutien d'IEB et de l'ACQU, ont décidé de prendre le taureau par les cornes et de faire un état des lieux. De se balader dans le coin, de voir les forces et les faiblesses du lieu, de lister ce qui manque, mais aussi de pointer ce qui est chouette. Alors on s'est réuni plein de fois... on a beaucoup causé, on a parfois rigolé, et on a quand même travaillé un peu... et au final, tout ça a permis l'arrivée d'un beau bébé sous la forme d'une plaquette couleur dont on est vachement fiers !

Maintenant l'aventure continue... la suite au prochain épisode.

Sylvie Boucheny (habitante du quartier)

également les deux projets de logement prévus sur la Plaine du Bourdon. Une vision transversale de la situation nouvellement acquise et quelques discussions plus tard, les différents partenaires décident de rester en contact. L'union fait la force.

Suite au succès de cette première soirée, Inter-Environnement Bruxelles et l'ACQU furent sollicités par les habitants afin d'organiser plusieurs réunions où la concertation serait réellement de mise.

Les marches exploratoires

L'idée traversant ce concept est de partir du terrain avec des habitants qui en sont les usagers. Il s'agit d'observer une situation urbaine sans hypothèse pré-construite, sans a priori. Les marches permettent de saisir le ressenti d'une expérience urbaine (traversée d'un carrefour dangereux, convivialité d'un parc, etc.). Avec cette collecte de données subjectives provenant des points de vue multiples des participants (selon leur âge, leur genre, leur mode de vie), il est possible de faire ressortir des problématiques objectivables et des solutions existantes ou possibles.

Dans le cas du quartier Bourdon, les habitants ont été regroupés selon les thématiques qu'ils souhaitaient aborder prioritairement. Ainsi, la mobilité, l'habitat, l'espace urbain, les entreprises, l'eau et l'environnement ont été analysés séparément. Pour faciliter la marche, alimenter le débat et synthétiser l'analyse effectuée par les participants, une personne ressource, connaissant bien la thématique s'est occupée de l'animation du groupe. En fournissant des données techniques fiables sur la thématique traitée, elle stimulait ainsi la participation des habitants.

Ensuite, chaque groupe a partagé son expérience lors d'une mise en commun. Tout le long de ce processus, de nombreuses discussions collectives ont eu lieu afin de vérifier que la transcription factuelle des expériences de terrain corresponde bien à celles revendiquées par les habitants. La récolte de ces informations a fourni la matière première pour alimenter les propos de la brochure.

Expertise du terrain ou expertise de bureau ?

Trop souvent, les décideurs politiques, les planificateurs ou les promoteurs immobiliers estiment que le devenir d'un site ne

peut se discuter qu'avec des experts reconnus (architectes, investisseurs, etc.). Ils oublient que les connaissances théoriques, aussi expertes soient-elles, ne suffisent pas. Les connaissances pratiques et l'expérience de terrain restent essentielles et complémentaires au travail en chambre.

Un travail théorique en bureau peut être techniquement cohérent mais parfois peu en phase avec le vécu quotidien des riverains. Tout comme un travail empirique via une approche de terrain sera en phase avec la réalité mais peut ne pas être soutenable économiquement ou techniquement. L'importance d'une collaboration entre les différents acteurs tant publics que privés, tant citoyens que professionnels prend alors tout son sens et le cas du Bourdon en est la preuve.

L'expertise riveraine, menée au travers des marches exploratoires, a permis de compiler une base de réflexion, d'aide à la décision pour tous les acteurs en place pour peu que l'outil soit consulté et utilisé. Ce type de participation permet aux décideurs d'intégrer des paramètres auxquels ils n'auraient pas forcément pensé vu la distance qui les sépare du terrain.

La présentation publique d'une démarche citoyenne

La brochure a été tirée à 500 exemplaires et été diffusée lors d'une conférence de presse, point d'orgue du processus participatif. Les habitants ont ainsi pu présenter le fruit de leur travail et transmettre leurs revendications aux personnes concernées (politiques, administrations, bouwmeester, etc.).

ERWAN MARJO



Présentation officielle de la brochure.

Conclusions



La plaine du Bourdon, avant le début des travaux.

La participation citoyenne est essentielle au bon déroulement du développement urbain. Se borner à une simple consultation quand tout est joué, c'est réduire la parole des habitants à bien peu de chose.

Les riverains ont l'expertise de leur quartier car ils l'utilisent, le vivent, le connaissent mieux que quiconque. Ils peuvent apporter aux promoteurs leurs connaissances et également jouer un rôle de garde-fou. La collaboration aux projets les affectant directement permet une intégration en amont de leurs remarques.

Dans un climat d'échange et d'écoute mutuelle, il y a statistiquement plus de chance de voir le projet se concrétiser, chacun des acteurs (demandeurs, riverains, etc.) comprenant mieux le point de vue de l'autre.

L'expérience menée dans ce quartier est une manière concrète de renforcer les prises de positions des habitants. C'est en tout cas une volonté marquée de construire des passerelles entre les institutions et les citoyens, d'induire un dialogue cons-

tructif. Ici, tout est encore possible. Plus exactement, beaucoup reste possible, car certaines constructions sont déjà érigées et des permis d'urbanisme ont été délivrés pour d'autres immeubles à construire.

On se trouve en présence d'une situation exceptionnelle, à la croisée des chemins. Soit on laisse faire ce que proposent les promoteurs et on prend le risque de se retrouver à terme avec une cité-dortoir parsemée de bureaux plus ou moins vides et d'entreprises moribondes, ou encore avec un quartier paralysé par les voitures, si pas les deux à la fois. Soit on planifie la création d'un quartier à la mixité fonctionnelle, générationnelle et sociale garanties, des transports en commun performants, la mise en valeur des espaces naturels et on offre peut être une chance à ce quartier de se revigorer, s'épanouir.

S'il y a une chose à retenir, c'est qu'il y a urgence. Et les habitants s'étant exprimés, c'est aux décideurs politiques de prendre tout ceci à bras le corps, de représenter et de défendre les intérêts de ceux qui les ont élus.



Cette brochure de 28 pages bien illustrées peut être obtenue gratuitement auprès de l'ACQU (par courriel via acqu.asbl@gmail.com) ou d'IEB (par courriel via info@ieb.be ou par téléphone au 02/893.09.09). Elle peut aussi être téléchargée à l'adresse suivante : <http://www.ieb.be/article2802>.

La mobilité d'ici à 2020 : l'enfer est pavé de bonnes intentions

Le gouvernement vient d'adopter le plan Iris 2 qui définit les grandes options de mobilité à l'horizon 2020: un premier pas dans la bonne direction. A présent, il faudra la bonne volonté de tous pour réaliser les belles promesses.

Le premier plan bruxellois de déplacements, voté en 1998 courait jusqu'en 2005 et s'est soldé par un échec complet. Ce plan Iris 1 contenait de nombreux objectifs chiffrés, lancés en l'air comme des ballons d'essai, qui n'ont pas été suivis d'effets. Les gouvernements régionaux qui se sont succédé n'ont entrepris aucune action stratégique ni aucun effort courageux. Ils n'ont pas été aidés par les nombreux responsables communaux, cruciaux sur le terrain, qui ne se sont pas gênés pour leur mettre des bâtons dans les roues. 20 ans après, Bruxellois et navetteurs constatent encore la prolifération des voitures et la lente dégradation des conditions de circulation de chacun.

Enfin un plan !

Depuis 2005, notre Région n'est plus soumise à aucune norme. Pourtant, un bureau d'études a bel et bien été chargé à temps et à heure d'élaborer une suite à Iris 1. Le fruit de ce travail a pourri la vie du gouvernement précédent et a attendu sur le coin du bureau de Pascal Smet pendant quasi toute la législature. Faisant fi des conclusions du bureau d'études, toutes les formations présentes au sein du gouvernement avaient tenu à imposer leur marque au projet de plan, au point de le rendre totalement boiteux et incohérent: la première mouture du plan Iris 2 se révélait absolument incapable de faire bouger voitures, trams ou vélos dans le bon sens.

Fraîchement arrivé après les élections de juin 2009, le nouveau Secrétaire d'État à la mobilité, Bruno de Lille, hérite du dossier. Son travail consiste autant à réformer le plan pour le rendre opérationnel qu'à vaincre les oppositions de ses collègues. Et même si ce plan n'est toujours pas parfait, il faut reconnaître le succès qu'est l'approbation du nouveau plan Iris 2 par Picqué IV, moins de 14 mois après les élections.

STOP et encore

L'objectif central du plan est une baisse de 20% du trafic automobile d'ici 2015 et de 30% d'ici 2020. Pour ce faire, les 100 pages du plan étalent une batterie de mesures, souvent connues de longue date, allant du soutien au vélo et à la marche jusqu'au creusement d'un métro en passant par la taxation des voitures au kilomètre parcouru et la gestion du stationnement. Toutes ces mesures ne sauraient être résumées en quelques pages, nous vous en livrons ici l'essentiel ; la parution officielle du plan



qui permettra aux personnes intéressées par les détails de s'informer.

En filigrane du plan: le principe STOP, déjà présent dans la déclai-

ration gouvernementale. Acronyme néerlandais de «*Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Privé vervoer*», il stipule un ordre de priorité selon lequel la marche est prioritaire au vélo, le vélo lui-même est prioritaire au transport public et tous les modes doux ont la primauté sur la bagnole. Répété à plusieurs reprises, il implique que tous les travaux et aménagements futurs devront contribuer aux objectifs globaux et démontrer une amélioration de la circulation des piétons, des cyclistes et des transports en commun.

Plan ou catalogue ?

Piétons et cyclistes sont au centre d'une nouvelle philosophie des déplacements qui promet de rendre leurs trajets plus confortables en multipliant les petites attentions à leur égard. Toutefois, c'est sur les transports en commun que sont fondés les principaux espoirs de changement des comportements de mobilité. Pour les rendre plus attractifs, il est question de minimiser les correspondances et d'enfin se préoccuper davantage des besoins des usagers que des soucis de gestion interne à la STIB. On jure à nouveau de les rendre partout prioritaires en surface, en s'attaquant aux traditionnels points noirs du réseau et en dessinant les sites propres qu'on n'a pas su imposer jusqu'ici.

Côté infrastructure lourde, le métro est annoncé sous Schaerbeek, avec un dépôt à Haren, si et seulement si, le fédéral consent à délier les cordons de la bourse. D'autres percées de métro sont envisagées à plus long terme, vers Uccle, sous l'avenue Fonsny, sous la gare du Luxembourg ou le long de la moyenne ceinture; mais tellement conditionnées à une analyse coût/bénéfice globale qu'on imagine mal une étude d'opportunité leur donner le feu vert.

Le RER, encore lui, est attendu (et présenté) comme le messie. On attendra d'ailleurs son arrivée (plus personne n'ose avancer de date) pour appliquer les mesures réellement coercitives, comme une taxation de l'usage des voitures en fonction des kilomètres parcourus. D'ailleurs, de



Marche à pied

Enfin ! La marche gagne un statut de mobilité : tous les aménagements urbains devront favoriser la marche. Un «*plan piéton*» ambitieux sera bientôt adopté et 20 km de zones piétonnes devraient voir le jour d'ici 2018. Idée originale : lors des réaménagements de places, un des côtés de la place devra s'inscrire dans le prolongement du trottoir en façade et se voir interdire la traversée en voiture. Le but est de garantir l'accessibilité piétonne directe au centre de la place et de rompre l'isolement généré par le trafic motorisé qui l'entoure. Dès 2011, 90% des aménagements à venir tendront à intégrer ces principes.

manière générale, les mesures coercitives à l'encontre de la voiture pèsent bien peu par rapport aux mesures positives, incitant à la mobilité douce. Tout au plus, s'engage-t-on à consacrer les voiries locales au seul trafic local, à réduire les dimensions des grands axes de pénétration (E40 et E411), à multiplier les contrôles de vitesse ou à restreindre l'accès à certains quartiers en fonction de l'heure ou de la performance environnementale du véhicule. Le péage urbain, cher à IEB, est renvoyé à d'hypothétiques études...

Un pas en avant

Par rapport à Iris 1 ou aux précédentes moutures d'Iris 2, la version finalement approuvée présente néanmoins certaines qualités. Évidemment, la logique qui a prévalu à sa création n'a pas disparu : il s'agit d'un plan d'ingénieur qui pense les déplacements en termes de fluidité du trafic. Toute la réflexion est focalisée sur les heures de pointe et les déplacements domicile-travail : logique qui ne correspond plus aux réalités de Bruxelles ni à celles de ses habitants.

Parking

- L'Agence régionale de stationnement est sur les rails et devrait régenter nos voiries avant l'obsolescence du plan. En plus d'uniformiser les politiques communales, le Secrétaire d'État promet que cette agence aura le mandat de s'attaquer au stationnement sauvage sur les trottoirs, pistes cyclables et bandes de bus.
- Tout en promettant de ne pas augmenter le nombre général de places de stationnement, la Région s'engage à créer des parkings pour compenser ceux ôtés en surface au profit des piétons ou de la STIB et à en creuser d'autres, grâce à une partie des recettes de l'Agence, dans les quartiers où la demande est forte. En outre, 15 000 nouveaux emplacements de dissuasion devraient être disséminés aux quatre coins de la ville et fléchés depuis le Ring. Néanmoins, il faudra une fortune pour créer toutes ces nouvelles places.
- Beaucoup d'immeubles de bureaux regorgent de nombreux étages de parkings souterrains, construits à une époque où aucune restriction n'existait, au contraire. Demain, les réglementations plus strictes édictées depuis s'appliqueront lors des renouvellements de permis d'environnement, tous les 15 ans. Progressivement, les entreprises devront se conformer aux nouvelles normes et transformer les surfaces excédentaires (comme bon leur semble, en salle d'archive ou de ping-pong...) ou les mettre à disposition des riverains. A défaut, ces emplacements excédentaires seraient taxés.

Ce n'est pas donc pas un plan idéal, ni celui qu'IEB aurait écrit. Rappelons que, du seul point de vue de la pollution de l'air, la Belgique est en passe d'être condamnée par la Commission européenne pour son non-respect de la législation en matière de normes sur les particules fines dans l'air. Pour



Comportant peu de mesures coercitives à l'encontre de la voiture privée, le plan Iris 2 risque bien la sortie de route.



Bicylette

Forcé de trouver des alternatives à la voiture, le gouvernement attend une génération spontanée de cyclistes. Actuellement en dessous de 5%, la part des déplacements en vélo doit atteindre 20% d'ici 10 ans. Qu'aucune ville n'ait expérimenté un tel boom, ni qu'aucune mesure vélorutionnaire ne soit prévue n'effraye pas les décideurs, décidément optimistes. Sauf à espérer que les promesses du type «100% de voiries cyclables», «faciliter l'intermodalité» ou «plus de parking vélo» soient suivies d'effets, il nous faudra compter sur les campagnes de pub montrant des cyclistes à bonne mine pour créer l'effet boule de neige.

s'y conformer, il faudrait appliquer immédiatement des mesures autrement plus courageuses que celles proposées.

Toutefois, en cherchant des solutions auprès de la mobilité douce, Iris 2 place Bruxelles sur la bonne voie. Il devrait également offrir une cohérence à l'action des prochains gouvernements puisque tous les autres cadres normatifs devront se conformer aux nouveaux prescrits; notamment les plans communaux de mobilité et le Plan Régional d'Affectation du Sol. Le futur PRDD, quant à lui, ne pourra ignorer l'appel au polycentrisme et à la densification des nœuds de transport en commun. Enfin, parmi les bonnes nouvelles, il faut relever l'insistance de conditionner de nombreux projets à une analyse coûts/bénéfices : pragmatisme peu courant en politique.

Tout est prioritaire

Pour autant, tout n'est pas rose. Le principal danger du plan est son absence de budget digne de ce nom puisque les besoins prévisionnels sont hors de portée de la bourse régionale. La maigre réalité pécuniaire contraste tant avec l'ampleur du catalogue de promesses que l'on ne peut se défaire de l'impression d'un manque de courage et d'arbitrage entre les projets et les priorités. Il faut se demander quels seront les choix privilégiés lorsqu'une ligne budgétaire se dégagera : les pistes cyclables ou les sites propres, les places et les trottoirs ou les parkings ?

Pour ne renoncer à rien, le gouvernement en appelle à un prompt refinancement de la Région et à une intervention accrue de Beliris. Un appel incantatoire qui pourrait ne pas être entendu. A cet égard, IEB conseille au gouvernement d'accélérer la mise à disposition de tous d'une étude objectivant enfin l'opportunité de mettre en place dès aujourd'hui un petit péage urbain qui assurerait à la fois une baisse du trafic automobile et des recettes en suffisance...

Après des années d'immobilisme, l'heure est à l'action

Derrière les objectifs chiffrés à long terme (-20%), il faudra des actions concrètes. La société civile réclame la fixation des premiers objectifs intermédiaires afin de procéder, démocratiquement et régulièrement, à l'évaluation des politiques et à l'analyse des premiers résultats de terrain. L'opposition politique, n'émet pour l'heure qu'un seul reproche fondamental à Iris 2 : arriver après la bataille. Paradoxalement, cette absence de critique pourrait révéler le manque d'audace et d'ambition du plan. Espérons toutefois que tous les responsables de la mobilité (au fédéral, à la Région et dans les communes) seront de bonne volonté. En effet, bon nombre de promesses régionales dépendent de la collaboration d'autres niveaux de pouvoir : chacun devra œuvrer à la réussite du plan.

JÉRÔME MATAGNE

La mendicité à Bruxelles

La mendicité est un phénomène qui fait partie du quotidien de tous les Bruxellois. Difficile de prendre un métro, d'aller dans un supermarché ou simplement de se promener en rue sans croiser des personnes sans abri, vendeurs de fleurs ou de gadgets lumineux. Les clichés sur ces personnes sont presque aussi nombreux : elles seraient fainéantes, exploitées par des réseaux, voleuses, incapables ou, à l'inverse, laissées pour compte, sans possibilité de trouver un soutien légal.

Nous avons voulu explorer ce phénomène plus en profondeur, pour rencontrer la réalité de la vie de la rue à l'aide de trois ressources. Tout d'abord nous avons plongé dans le rapport 2010 de l'Observatoire de la santé et du social, et plus particulièrement sur le rapport concernant les sans-abri [1]. Ensuite, nous avons utilisé une étude universitaire publiée cet été dans la revue Urban Studies, et portant sur les revenus de la mendicité à Bruxelles. Enfin, nous sommes partis à la rencontre du coordinateur de l'ASBL Diogène, travaillant dans la rue avec ses habitants et tentant de recréer avec eux un projet de vie hors de la précarité.

Les chiffres de la pauvreté à Bruxelles

La presse a fait grand cas de la publication du rapport bisannuel de l'Observatoire de la santé et du social. Il faut dire que le rapport présente des constats qui font peur. Parmi les chiffres retenus dans la presse, citons le fait que plus d'un Bruxellois sur quatre vit sous le seuil de «risque de pauvreté» évalué à 899€ par mois pour un isolé, le taux d'emploi le plus faible du pays avec 55,1%, et le fait que le nombre de chômeurs augmente toujours à Bruxelles, avec 9000 chômeurs de plus entre les mois de septembre 2009 et 2010. Ainsi, près d'un tiers des enfants bruxellois naissent dans une famille sans revenu du travail. On retiendra aussi l'augmentation des inégalités au sein de la Région, et l'augmentation incessante des

loyers, poussant une partie de plus en plus importante des habitants à consacrer plus de la moitié de leurs revenus à leur logement. Le cahier sur «vivre sans chez soi à Bruxelles» qui accompagne le rapport nous parle de la vie des sans-abri, qualifiés de «sommet de l'iceberg» de la pauvreté. Ce cahier est le fruit d'un travail participatif, qui a réuni de nombreux acteurs de la rue, des sans-abri eux-mêmes au secteur de l'aide sociale.

Ce rapport nous donne ainsi une vue d'ensemble sur la vie en rue. Le départ est souvent multicausal : problèmes multiples qui s'entremêlent, la précarité rendant les solutions de plus en plus compliquées et inaccessibles. Une fois dans la rue, on sera alors plongé dans les difficultés administratives supplémentaires. Les trajectoires de vie amènent petit petit à laisser tomber et perdre tout désir

ou espoir de sortir de la précarité la plus extrême. Si on tient compte des problèmes psychologiques graves qui accompagnent souvent les problèmes financiers ou techniques, on comprendra le sentiment d'inextricabilité de la situation.

De nombreuses initiatives existent néanmoins, même si elles sont forcément toujours en manque cruel de moyens face à la situation actuelle. Difficulté d'accès, manque de politique transversale, manque d'originalité dans les services ou encore manque de suivi individualisé : les manques mis en avant par le rapport sont légions. Néanmoins, le secteur est actif et imaginatif, comme en témoigne l'entretien avec Laurent Demoulin que nous avons réalisé. On trouvera dans le rapport une longue série d'initiatives et de services visant à aider les sans-abri.



Une tentative d'estimation des revenus de la mendicité à Bruxelles

Dans un article paru dans la revue «*Urban Studies*^[2]», Stef Adriaenssens et Jef Hendrickx ont tenté par diverses méthodes, de faire une estimation des revenus que peut générer la mendicité à Bruxelles.

Partant du constat que les affirmations les plus diverses sont formulées sur la mendicité, les auteurs de l'étude décident de tester quelques hypothèses par une méthode empirique. Ainsi, ils se demandent si vraiment on peut devenir riche en mendiant ou même simplement se maintenir au delà du seuil de pauvreté, ou si la mendicité peut générer suffisamment de revenus pour devenir une entreprise soumise à une «*criminalisation*» semblable à la traite des êtres humains.

Pour déterminer ces revenus, les auteurs ont multiplié les sources d'information. Entretiens avec des sans-abri, mais aussi observations à distance, allant jusqu'à faire mendier des personnes engagées à cet effet.

Les résultats de l'étude donnent une fourchette de revenus par heure allant de 2,77 à 12,21 euros. Les chercheurs soulignent néanmoins de fortes disparités entre les revenus des Roms^[3] et les personnes d'origine belge. Ainsi, les Roms gagneraient en moyenne presque 3 fois moins qu'un autre ! La fourchette de revenu pour les Roms étant de 2,77 à 5,12 avec une moyenne de 3,94 euros, tandis que la même fourchette pour un «*indigène*» sera de 7,21 à 12,21, avec une moyenne de 9,71 euros. Au-delà des chiffres de revenus qui ne sont que des estimations, la différence liée à l'origine ethnique est flagrante.

Après avoir tenu compte des jours de pluie, de froid ou encore des ennuis avec la police qui limitent grandement le temps passé à la mendicité, les chercheurs tirent la conclusion principale : la mendicité est loin de pouvoir faire dépasser à elle seule le seuil de pauvreté. Pour les Roms, ne bénéficiant pour la plupart en Belgique d'aucune aide financière, le seuil de pauvreté sera bien loin. Pour les Belges disposant de revenus de substitution, la question est différente : la combinaison des deux peut améliorer la situation. «*Devenir riche*» en mendiant reste néanmoins impossible. Quant au rapport entre mendicité et crime organisé, les auteurs concluent que les revenus de la mendicité étant plusieurs niveaux en dessous de ceux de la criminalité organisée, il y a peu de chance de pouvoir trouver une quelconque connexion.

[1] Téléchargeable sur le site de l'observatoire de la santé et du social de Bruxelles-Capitale, <http://www.observatbru.be>

[2] *Urban studies*, 15 juillet 2010. Voir <http://usj.sagepub.com/>

[3] Voir à ce sujet le très bon dossier réalisé dans le numéro 68 du trimestriel «*ensemble*», édité par le Collectif Solidarité Contre l'Exclusion.

Entretien avec Diogène

Pour ne pas en rester aux statistiques sur la pauvreté à Bruxelles, nous avons décidé de rencontrer une association travaillant sur le terrain, en prise avec les «habitants de la rue». Laurent Demoulin est coordinateur de l'ASBL Diogène, qui a pour objectif d'accompagner ces habitants dans leur parcours de vie, de les soutenir et de les aider à reformuler un projet, jusqu'à la «sortie de la rue».

IEB : Pouvez-vous nous expliquer le travail quotidien du personnel de Diogène ?

Laurent Demoulin : Notre travail quotidien vise à créer un pont entre le monde de la rue et «la société» en général. Il s'agit d'aller à la rencontre de ces personnes pour tenter tout d'abord de nouer un premier contact avec elles. Nous allons dans leur lieu de vie, qui peut être l'espace public mais aussi un squat ou l'hôpital. Nous ne recevons pas dans nos locaux, ce qui nous évite de devenir un service social de plus. Nous cherchons comment débloquent et changer les situations. Nous n'avons pas une attitude fataliste qui oublierait que l'objectif est de sortir les gens de leur situation.

Sur Bruxelles, il y a beaucoup de ressources et de services qui peuvent accueillir les gens et répondre à leurs besoins. En cours de parcours, nous irons aider les personnes qui le veulent à rentrer en contact avec ces services. Mais quand nous les rencontrons au départ nous ne venons pas a priori avec des réponses toutes faites, nous tentons tout d'abord de connaître chacun, de découvrir les forces qui sont présentes et qui ont permis à ces personnes de survivre jusque dans la rue, afin de recomposer quelque chose, un projet.

Les sans-abri sont bien souvent à un moment de leur vie où il n'y a plus de désir : l'enchevêtrement des difficultés, sociales, familiales, mentales, physiques, devient très dense.

Il devient impossible de savoir dans tous ces problèmes lequel est cause de quoi.

Plus quelqu'un va mal, moins cette personne est en capacité de demander quelque chose, plus ce sera compliqué d'aller s'adresser à un service. Souvent, les gens de la rue connaissent très bien les institutions, ils ont déjà tenté de se faire aider. Mais dans ce parcours, ils ont connu des échecs qui les ont découragés.

IEB : Le problème se situe dans les institutions d'accueil elles-mêmes ?

LD : Pas vraiment. Tout d'abord il y a un problème dans le morcellement des institutions, car on construit des dispositifs très spécialisés. Aujourd'hui

chaque service s'occupe d'une chose particulière: santé, alcool, logement, etc. Mais les personnes de la rue ont souvent plusieurs problèmes à la fois, et les services spécialisés se retrouvent incompétents pour aider ces personnes.

Enfin, il y a un problème avec la rationalisation des services de soin. À l'hôpital par exemple, tout doit aller vite, les gens de la rue sont souvent considérés comme de «*mauvais clients*», avec des comportements parfois compliqués. On va alors traiter un problème physique, mais pas se préoccuper de la possibilité de maintenir la santé une fois sorti de l'hôpital. Nous les aidons à mettre en place un suivi et un fil rouge à travers ce morcellement.

IEB : Il n'y a donc pas de recette miracle pour sortir les gens de la rue ?

LD : Non, quand une personne se sent bien dans un lieu en dehors de la rue, ça passe toujours par du «*bricolage*». Ça passe par des choses qui doivent «*coller*» au plus près de la personne,

pour tenir. Les services standardisés où on traite les personnes à la chaîne, ça ne fonctionne pas. Les travailleurs en institution sont conscients de ce que la réussite du travail dépend de ce travail spécifique pour chacun.

IEB : Quel est le lien entre vos pratiques et les pratiques institutionnelles ?

LD : Tant qu'il y a un problème de logement, et que les gens avec un revenu d'intégration sociale (RIS) sont dans l'incapacité d'accéder à un logement décent, ça pose des difficultés très concrètes dans le travail de tous les jours. Le principal besoin que nous mettons en avant est un décroisement des champs de compétences. Il faut décroiser les logiques de travail, car une personne sans abri a souvent un problème de santé et un problème de logement et un problème administratif, etc. Fragmenter les gens ne fonctionne pas, une politique globale doit être mise en place.

IEB : Quels sont les services qui s'occupent de médiation entre les

sans-abri et les commerçants, ou d'autres habitants de Bruxelles ?

LD : Au niveau de notre travail quotidien, nous sommes souvent interpellés par des citoyens. Certains se plaignent de gênes occasionnées par les sans-abri, d'autres sont plus préoccupés par quelqu'un qui dort dans la cage d'escalier de leur immeuble. Nous allons généralement rencontrer la personne qui appelle et celle pour qui on appelle. On essaye de voir si un dialogue est voulu et possible.

La plupart du temps, ce dialogue ainsi que des compromis de coexistence sont possibles. Les gens sont ouverts à l'écoute de l'autre et une personne sans abri peut comprendre que son comportement ou la place qu'elle occupe peut ennuyer un commerçant. On observe aussi que des échanges de services se mettent en place. Tout cela passe par de l'écoute et du dialogue et pas par des mesures qui sont proches de la répression ou de la coercition.

NICOLAS PRIGNOT



Rue Fin, le début de «L'Espoir» ?

Au bout de 6 ans d'efforts et avec l'aide de nombreuses subventions publiques, le projet «L'Espoir» a finalement pu voir le jour à la rue Fin à Molenbeek. Grâce à lui, 14 familles au revenu modeste ont pu devenir propriétaires de leur logement.



THIERRY KUYKEN

Un projet porté par les habitants et les associations

A la base de l'initiative, un constat, celui du Ciré ^[1] et de l'asbl Bonnevie ^[2] : face à l'évolution préoccupante du marché immobilier bruxellois, un nombre croissant de familles issues de l'immigration sont dans l'impossibilité de trouver un logement décent, abordable et adapté à leurs besoins. Etant donné que les possibilités offertes par le logement social (ou tout logement public assimilé au social) sont plus que limitées, l'idée est venue de tenter un projet d'acquisition collective.

Aujourd'hui, le résultat est là. Un immeuble de 14 logements passifs construits sur un terrain en friche

au cœur d'un quartier populaire de Molenbeek. Le projet est exemplaire à plus d'un titre : nous ne citerons ici que l'approche participative qui a permis d'impliquer les futurs habitants à chaque stade du projet, et ce dès sa conception, ainsi que les efforts réalisés en terme d'intégration au quartier^[3].

Un projet à reproduire ?

S'agissant d'un projet-pilote, les questions de la reproductibilité et d'un financement à plus grande échelle se posent en guise de bilan. Si le Fonds du Logement, le maître d'ouvrage du projet, entend répéter ce genre d'opération, il n'en reste pas moins qu'une série de barrières devront être

franchies pour que cela soit possible.

En effet, «L'Espoir» a pu bénéficier de financements exceptionnels ainsi que d'une série de mesures d'encadrement adaptées. A terme, si l'on veut voir fleurir «L'Espoir» à d'autres endroits, il faudra créer un cadre juridique favorable qui fixe les procédures et les rôles des différents acteurs, et il faudra également trouver un mécanisme financier qui rende l'opération plus supportable et donc moins aléatoire qu'aujourd'hui.

Une piste évoquée et revendiquée par les

trois principaux partenaires du projet, l'asbl Bonnevie, le Ciré et le Fonds du Logement, serait d'accorder à ce type de projets la même réduction de TVA (6% au lieu de 21%) que celle appliquée au secteur du logement social pour les travaux de rénovation-construction.

Alors que les 14 logements de «L'Espoir» auront largement été mis sous le feu des projecteurs, gageons que, face à l'urgence dans laquelle se trouvent encore des milliers d'autres ménages à Bruxelles, nos décideurs fassent preuve, chacun à leur niveau, de la volonté nécessaire. Que la créativité et la motivation de «L'Espoir» puisse les inspirer.

THIERRY KUYKEN

[1] Ciré : Coordination et Initiatives pour Réfugiés et Etrangers.

[2] Asbl Bonnevie : maison de quartier de Molenbeek (amélioration des conditions de l'habitat).

[3] Pour plus de détails sur le projet voir <http://espoirmolenbeek.blogspot.com/>

Courrier de lecteurs

En réponse à notre appel, plusieurs lecteurs nous ont adressé des réactions, des réflexions, des critiques. Nous avons répondu à la suggestion de mise en ligne des anciens numéros et histoire d'entamer le débat, nous faisons écho à une prise de position divergente par rapport à notre dossier sur la gentrification.

Suggestions

Je suis abonné depuis plusieurs années à votre périodique.

Je préfère nettement votre approche actuelle : une thématique par numéro mais en profondeur. Avant je restais souvent sur ma faim. Ceci dit ce serait sympa d'avoir 1 page d'actualités (brèves) des dossiers importants au niveau de l'urbanisme (qui peut pointer vers votre site pour un développement complet).

Je trouve dommage que les anciens numéros ne soient pas disponibles sur internet au format pdf : ils contiennent tellement d'information utile qui pourrait être visible via les moteurs de recherches (Google) pour tout un chacun. De plus ce partage (gratuit) correspondrait bien à l'image d'IEB. Et ce n'est pas bien coûteux à réaliser. Merci pour tout le travail fait par IEB.

Cordialement

MICHEL DENYS
1180 BRUXELLES

Nous prenons bonne note de la suggestion de la mise en ligne des anciens numéros de la revue. Les numéros à partir du n° 132 (novembre 2004) sont disponibles en PDF sur notre site internet. Pour les plus anciens, nous envisageons de mettre en ligne seulement les sommaires.

L'idéologie de «l'habitant d'origine»

Après l'enthousiasme pour le rénovation urbaine qui a attiré les collaborateurs d'IEB à s'installer en centre-ville, maintenant l'autoflagellation des bourgeois pleurant les effets négatifs de la «gentrification» ?

Vous voulez défendre les «*premiers habitants*», les «*habitants d'origine*» contre la gentrification ? Bien, cette conception est toute aussi idéologique que l'utilisation du mot «*revitalisation*» par des promoteurs genre Atenor.

Qui sont ces «*habitants d'origine*»? Qu'est-ce qu'ils veulent eux-mêmes ?

Vous dites que les pauvres sont poussés à se déplacer vers des secteurs «*moins attractifs*». Mais vos pauvres ne trouvent pas leurs quartiers attractifs ! Ces gens souvent ne comprennent pas du tout comment quelqu'un qui a le choix peut vouloir s'installer chez eux.

A quoi aspirent les habitants des quartiers pauvres ? A pouvoir rester dans leur quartier ou une ascension sociale avec une maison quatre façades et une belle voiture ? Mes voisins marocains du sous-sol sont partis s'installer dans une maison à Vilvoorde.

Il ne faut pas forcer les pauvres à aimer le centre-ville. C'est les forcer encore une fois de plus. Ce ne sont que des gens qui se sont ennuyés en périphérie qui vont pouvoir recommencer à aimer la ville. De nouveaux

idéaux de vie, campagne, périphérie, centre, se forment toujours d'abord en haut de la pyramide sociale pour peut-être la descendre plus tard.

Bien sûr, il faut plus des logements sociaux ! Pas nécessairement pour loger les pauvres d'aujourd'hui, mais pour loger les pauvres de demain. Si vous demandez aux occupants potentiels de ces logements, comment il faudrait les construire, le résultat ressemblera plus au Floréal qu'au Brusilia. Il faut aussi forcer la mise sur le marché des milliers des appartements inoccupés.

C'est moins le caractère riche des projets comme Jacquemotte, à la rue Haute, qui pose problème, que leur caractère fermé. La même chose s'observe dans les logements sociaux construits lors des contrats de quartier : aucune maison n'y a de fenêtres au rez-de-chaussée ! Il ne faut pas combattre la tour Atenor parce que c'est de la gentrification, mais parce que les voitures attirées par une tour demandent un espace de voirie énorme et parce que ces projets s'enferment contre la ville.

Bien sûr, il faut combattre la pauvreté, par exemple par un dédoublement du nombre des profs dans les écoles francophones, etc. Oui, il faut se concentrer sur l'humain, pas sur la brique. Mais c'est valable dans les deux sens !

MALTE WOYDT
1030 BRUXELLES

Rédacteur en chef : Almos Mihaly, avec la collaboration de Mohamed Benzaouia, Raymond Boudru, Gwenaël Breës, Anne Delfaïrière, Isabelle Hochart, François Hubert, Thierry Kuyken, Olivia Lemmens, Erwan Marjo, Jérôme Matagne, Meriem Mcharek, Philippe Meersseman, Pierre Meynaert, Nicolas Prignot, Hélène Quidbach, Dalila Riffi, Denys Ryelandt, Claire Schoier, Mathieu Sonck, Delphine Termolle, Roland Vande Poel.
Imprimeur : Aupsert & Cie sprl.

En vous abonnant à Bruxelles en mouvements, vous contribuez à soutenir l'action d'Inter-Environnement Bruxelles en faveur de la qualité de la vie en ville.

Coût de l'abonnement annuel au périodique Bruxelles en mouvements (10 numéros) : 24 €.
Etranger : 34 €. Abonnement de soutien : 54 €. Mensuellement par domiciliation : 2 €.
Versements au compte 210-0090204-46 d'Inter-Environnement Bruxelles, rue d'Edimbourg, 26, 1050 Bruxelles.

BELGIQUE - BELGIË
PP
1000 BRUXELLES
17148
BUREAU DE DÉPÔT BRUXELLES X P 302402

Bruxelles en mouvements

Périodique mensuel. Ne paraît pas en juillet-août.



Bruxelles en mouvements est édité par Inter-Environnement Bruxelles, asbl. Association indépendante. Fédération des comités d'habitants de Bruxelles. Organisme d'Éducation Permanente avec le soutien de la Communauté française. Membre de l'ARSC. Rue d'Edimbourg, 26, 1050 Bruxelles. Tél. : 02/893-09-09. E-mail : info@ieb.be
Editeur responsable : Gwenaël Breës, rue d'Edimbourg, 26, 1050 Bruxelles.



«L'économie est mère de la pauvreté» (proverbe bulgare)

Le dernier rapport sur la pauvreté confirme une tendance observée depuis de nombreuses années. La pauvreté augmente à Bruxelles jusqu'à atteindre des proportions qui mettent les élites bien mal à l'aise. Qu'en penser ? Tordons le coup immédiatement aux critiques venues du Nord du pays qui mettraient la situation sur le compte de la mauvaise gouvernance bruxelloise : le phénomène d'augmentation de la pauvreté s'observe dans tous les pays occidentaux. Il est plus important dans les grandes villes car celles-ci regroupent naturellement les plus démunis, à la recherche d'un emploi ou d'un accès à l'aide sociale.

Les causes de la pauvreté sont bien sûr multifactorielles mais il faut tout de même constater que nous vivons depuis 30 ans un chômage de masse qui met en concurrence travailleurs et chômeurs et tire les salaires vers le bas. Depuis quelques années, une nouvelle catégorie est même apparue, celle du travailleur pauvre, incapable de subvenir à ses besoins par son salaire. Le travail à temps partiel subi s'est multiplié et l'on ne compte plus les mères célibataires incapables de se loger et de se nourrir dignement.

Au minimum, ce chômage de masse révèle la faillite d'un système. Celui du capitalisme au discours incantatoire lancinant : avec la croissance économique, le gâteau grossit et chacun en profite. Au pire, on ne peut douter de l'intérêt qu'ont les forces

du marché à voir un taux de chômage élevé se maintenir, gage de disponibilité d'une main-d'œuvre taillable et corvéable à merci. Et quand celles-ci se réjouissent devant les statistiques des exclusions du chômage, on a bien envie de voir la bombe sociale leur exploser à la figure.

En attendant le grand soir, il est temps pour le gouvernement bruxellois de prendre quelques décisions courageuses : encadrer des loyers, taxer les revenus des multi-proprétaires bailleurs, arrêter la discrimination des cohabitants dans l'accès aux allocations de chômage, réduire le temps de travail et redistribuer les richesses produites à Bruxelles en percevant l'IPP sur le lieu du travail (ou en mettant en place un péage urbain), reprendre la maîtrise publique du foncier et construire massivement des logements sociaux, mettre en œuvre un grand plan d'isolation des logements bruxellois destinés aux ménages les plus faibles. Ces décisions imposent de faire des choix non consensuels : établir avec les promoteurs un rapport de force favorable aux pouvoirs publics, réorienter la politique foncière de la SDRB, abandonner les primes pour les panneaux photovoltaïques, renoncer aux grands projets de densification en hauteur chers aux bétonneurs, développer une économie endogène bruxelloise...

Ce n'est pas raisonnable ? La pauvreté l'est encore moins !

L'ÉQUIPE D'IEB

Abonnez-vous à Bruxelles en mouvements

LE MENSUEL D'INFORMATION ET DE RÉFLEXION D'IEB

DECOUVREZ

- ☐ Bruxelles et ses enjeux
- ☐ L'analyse de l'actualité urbanistique et environnementale
- ☐ Le travail des la fédération avec les associations urbaines et les comités de quartier
- ☐ Une réflexion avec les habitants sur l'avenir de leur ville

Participez à notre action pour faire bouger Bruxelles en vous abonnant à Bruxelles en mouvements.

Abonnement annuel pour 10 numéros de 24 pages : 24 euros.

A verser sur le n° de compte d'IEB : 210-0090204-46.

Renseignements : tél : 02/893 09 09 - courriel : info@ieb.be.

Consultez la publication sur notre site : www.ieb.be