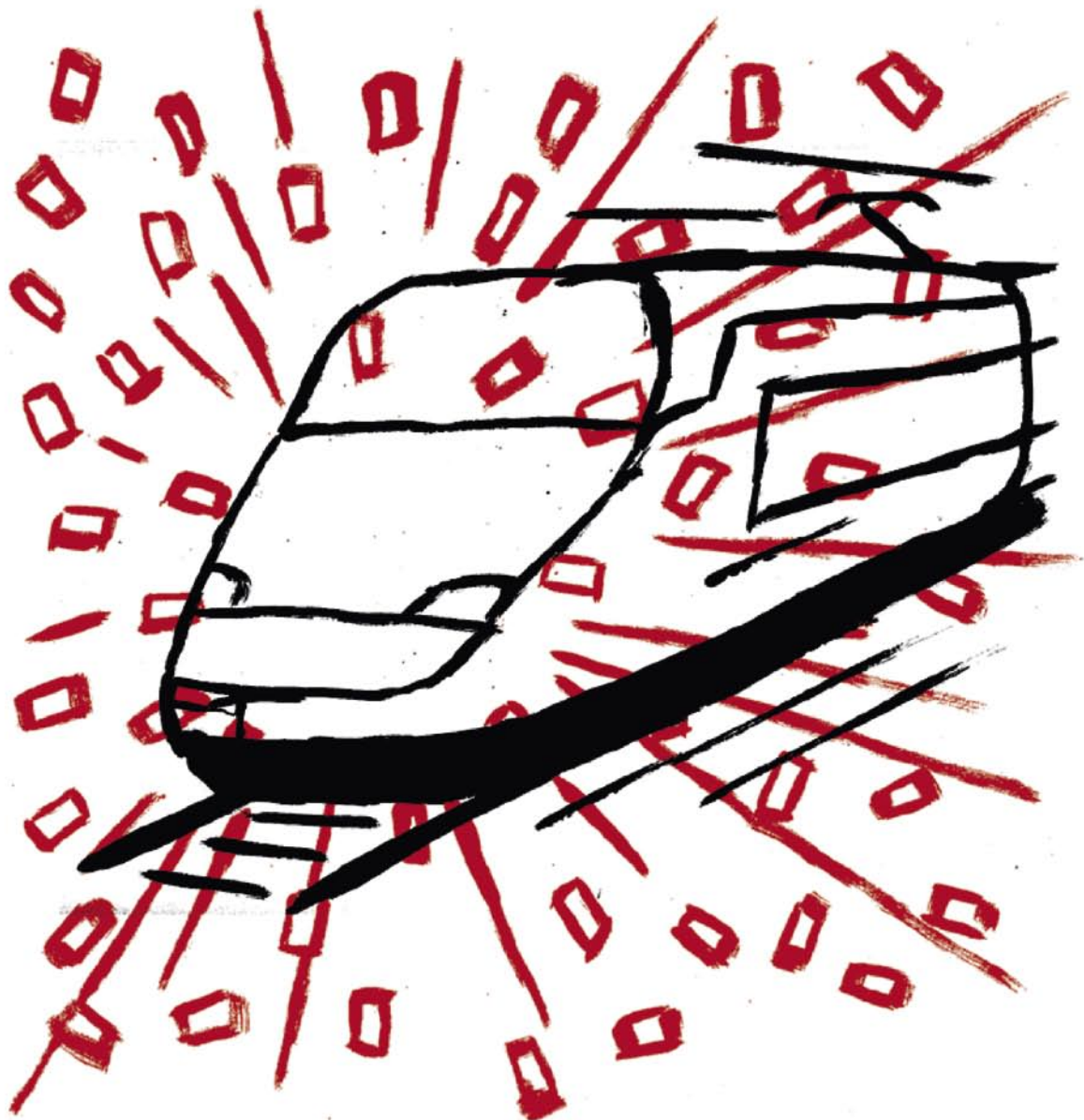


Bruxelles en mouvements

Périodique édité par
Inter-Environnement Bruxelles
Rue d'Edimbourg, 26, 1050 Bruxelles
N°245 – 20 février 2011

RUE DU PROGRÈS



ON ARRÊTE PAS LE PROGRÈS

Les traumatismes du quartier Nord : entre « progrès » ferroviaire et spéculation immobilière

EN BREF

Les expulsions massives d'habitants semblent appartenir au passé. Pourtant, aujourd'hui encore, au quartier Nord, 200 habitants sont menacés d'expulsion au nom d'un projet ferroviaire. Depuis cinq ans, IEB suit ce projet pas à pas au côté des habitants.

Ce dossier a été réalisé par Mohamed Benzaouia, Lucie Carton, Sylvie Eyberg, François Hubert, Almos Mihaly, Nicolas Prignot, Claire Scohier et Emmanuel Tête, en collaboration avec le comité de quartier Midi et les habitants de la rue du Progrès.

On le sait, le quartier Nord a connu bien des vicissitudes dont la plus douloureuse reste indubitablement celle liée au Plan Manhattan responsable de plus de 11000 expulsions d'habitants de leur quartier. Passé révolu? Pas tout à fait. Aujourd'hui encore, des habitants luttent derrière la gare du Nord pour préserver leur logement.



PHOTO SINC PARUE DANS LES CARNIERS DE LA FONDRE N° 24

Un quartier modelé par le rail

Bruelles a été formée et modelée par le rail mais à une époque où le bâti était moins dense et où le territoire présentait encore un caractère très rural. Tout a démarré avec la création de la première gare de chemin de fer inaugurée en 1835 à l'Allée Verte. Celle-ci fut rapidement saturée. Ainsi la gare de l'Allée Verte fut remplacée en 1841 par celle du Nord, alors implantée place Rogier. En 1871, la liaison de la gare du Nord et du Midi est assurée par la ceinture ouest à travers Molenbeek, évitant une jonction centrale qui aurait coupé la ville en deux

en provoquant l'exode massif d'une population modeste.

De 1850 à 1890, le quartier va connaître une véritable explosion démographique et muer en fonction des développements ferroviaires, accueillant entrepôts et industries directement liés à la présence du chemin de fer. On pense notamment à l'entreprise Aubert-Blaton qui s'installa en 1865 et présentait ses productions dans sa cours face au chemin de fer et au regard des voyageurs.

La rue du Progrès va subir l'impact de l'élargissement de la zone ferroviaire au gré de l'évolution du chemin de fer et verra

Couverture et affiche jointe de PPTL.

son bâti amputé à de nombreuses reprises. La rue fut d'ailleurs ainsi dénommée pour rappeler l'impressionnante extension et évolution qu'a connues le quartier suite à la construction de la gare du Nord. Après avoir accueilli pas mal d'activités industrielles au 19^e siècle, début du 20^e, le quartier se stabilise et accueille de plus en plus de logements.

En 1929, à l'occasion des Congrès internationaux d'architecture Moderne, l'architecte Victor Bourgeois propose un projet de modernisation totale pour le quartier Nord se composant de plus de 40 barres d'immeubles. Le projet suppose la démolition intégrale de ce quartier vivant et populaire mais jugé vétuste pour y faire un centre d'affaires entouré de commerces et de logements.

Les saignées de la Jonction Nord-Midi

C'est à la même époque que la Belgique décide d'entamer les travaux de la Jonction Nord-Midi (1911-1952)^[1] alors que ceux-ci ne s'imposaient plus. En effet, l'électrification du réseau supprimait la plupart des inconvénients inhérents aux gares en impasse^[2]. Bruxelles est une des seules villes d'Europe à disposer d'une jonction centrale.

Les travaux provoqueront une véritable saignée dans les tissus urbains centraux accompagnée de l'exode de 13000 personnes. Technique éprouvée, à Bruxelles et ailleurs, pour «assainir» des quartiers populaires jugés insalubres. L'impact des travaux sera cependant plus limité au quartier Nord que dans le centre même si le déplacement de la gare vers le Nord ainsi que la surélévation et l'élargissement des voies ferroviaires aura comme conséquence de couper le quartier en deux. Deux tunnels routiers seront d'ailleurs construits rue du Progrès pour permettre le passage routier en dessous du chemin de fer.

La gare du Nord montre la voie du progrès

La nouvelle gare du Nord allait être le fer de lance d'une orgueilleuse opération urbanistique. Après la deuxième guerre mondiale, le plan de Victor Bourgeois pour le quartier est exhumé des tiroirs et devient le plan Manhattan qui sera adopté en 1967 sous la houlette de l'échevin Vanden Boeynants : 70 immeubles tours reliés

par un réseau de passerelles et de jardins publics à 13 mètres de haut. Les premières expropriations auront lieu en 1967 et les travaux démarreront en 1973 avec la tour du WTC.

On remarquera qu'à l'époque ni la presse ni le politique ne se montrèrent critiques à l'égard d'un projet qui pourtant entraînait l'expulsion de plus de 11 000 habitants de leurs quartiers. Comme le souligne Albert Martens, c'est un conglomérat de promoteurs privés qui parvint à imposer ses vues aux autorités politiques et aux médias^[3].

Suite à la crise, le projet sera revu à la baisse pour aboutir dans les années 80. Ce chantier de modernisation va surtout entraîner le déclin économique du quartier et l'apparition d'une population immigrée à la recherche de logements bon marché. Quant aux programmes de construction de logements sociaux, ils prirent tellement de retard qu'ils ne permirent pas le relogement des personnes expulsées du quartier malgré la forte mobilisation d'associations et d'habitants. Seuls 15% des habitants furent relogés dans le quartier et un quart des logements prévus reconstruits. Par contre, dès 1987, l'embellie économique entraînera la relance de la construction des tours de bureaux le long des boulevards Albert II et Simon Bolivar.

2011 : la dernière des tours de bureaux construites dans cet ensemble technocratique, la tour Zénith, est toujours vide.



[1] Ces travaux étaient déjà envisagés par le gouvernement belge et la Ville de Bruxelles au milieu du XIX^e siècle. Finalement les autorités abandonnèrent le projet pour lui préférer une ceinture ouest transitant par Anderlecht et Molenbeek.

[2] Thierry Demey, «Une ville modelée par le rail», in *Bruxelles entre en gare, Les Cahiers de la Fonderie*, 1998, p. 18.

[3] A. Martens, «Dix ans d'expropriations et d'expulsions au Quartier Nord à Bruxelles (1965-1975) : quels héritages ?», *Brussels Studies*, 5 octobre 2009, p. 7.

Le projet du Quadrilatère Nord : quelques trains en plus mais 200 habitants en moins

Quarante ans après les expulsions du quartier Nord, à la frontière des communes de Schaerbeek et Bruxelles-Ville, accotée aux voies de chemin de fer dans le prolongement de la gare du Nord, une petite rue tranquille ... mais pas tant que ça. Voilà 5 ans que les 200 habitants qui y vivent tremblent dans l'incertitude des conséquences d'un projet ferroviaire : un viaduc de plus de 9 mètres qui entraînerait la démolition de toutes leurs habitations.



Les 28 habitations menacées de démolition par le projet de viaduc ferroviaire.

Infrabel

Infrabel est une société de droit public belges filiale de la SNCB-Holding. Elle est le gestionnaire des infrastructures ferroviaires belges. Elle réalise les investissements d'infrastructure et règle la circulation du réseau. L'autre filiale est la SNCB qui assure le transport ferroviaire intérieur et international, tant de personnes que de marchandises.

Le Quadrilatère Nord est une des portes d'entrée ferroviaire de Bruxelles située à l'une des extrémités de la Jonction Nord-Midi. Il constitue un des nœuds d'accès qui distribue et répartit les trains sur les six voies de la Jonction, laquelle voit passer environ 1200 trains par jour. On le sait, coincée dans le tissu dense de la ville, la Jonction Nord-Midi craque de partout. Pour répondre à cet engorgement tout en poursuivant l'amélioration de l'offre ferroviaire, divers projets ont vu le jour ces dernières années telles la construction du tunnel Schuman-Josaphat^[1] et la réalisation du Diabolo^[2]. A la rue du Progrès, c'est le cisaillement entre une voie lente (la ligne 50 Dendermonde) et une voie rapide (la ligne 36N Liège-Cologne) qui freine les objectifs de performance de la SNCB. Pour

y porter remède, une des solutions consiste à faire passer la voie rapide sur un viaduc au-dessus de la voie lente.

Un projet de rail qui raie les habitants

Selon Infrabel, ce résultat ne peut être atteint sans démolir une trentaine d'habitations de la rue du Progrès, soit un pan entier de la rue, habité par 85 ménages, soit plus de 200 habitants dont une bonne partie sont installés dans le quartier depuis plus de 10 ans.

C'est dans le courant de l'année 2005 que les habitants entendirent pour la première fois parler du projet. Quelques soirées d'informations sont alors organisées par la commune de Schaerbeek pour informer les habitants des conséquences que celui-ci risque de faire peser sur leur logement. Les

[1] Tunnel de 1250 mètres permettant de relier la ligne Bruxelles-Ottignies (ligne 161), depuis la gare de Bruxelles-Schuman, à la ligne Hal - Vilvorde près de Meiser (ligne 26).

[2] Le projet Diabolo va permettre de raccorder l'aéroport de Bruxelles à la ligne Schaerbeek - Malines (L25) avec la création d'une ligne nouvelle le long de l'autoroute E19.

habitants se mobilisent et expriment leur colère. La commune et les associations les soutiennent. Les mois passent, un cahier des charges est établi en vue de l'élaboration du rapport qui devra analyser l'impact environnemental du projet.

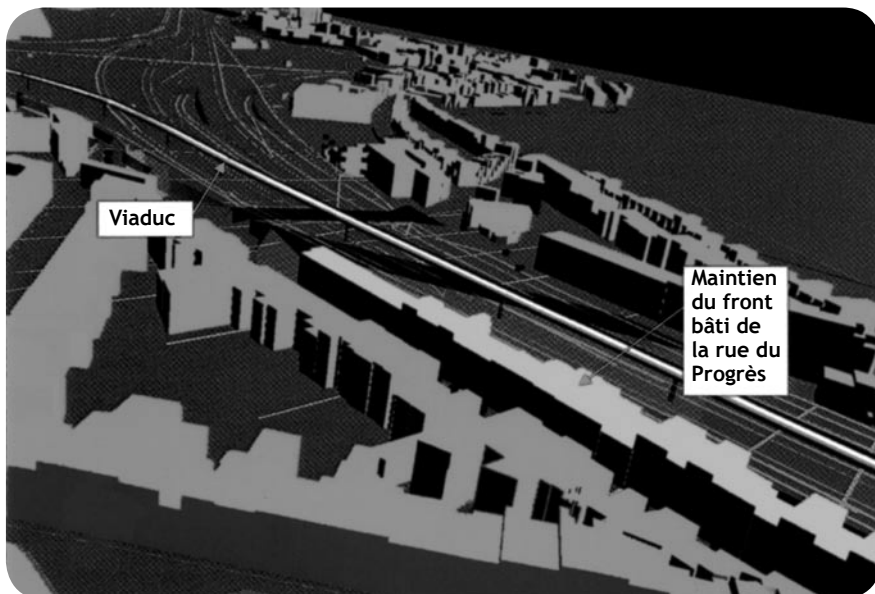
Le 21 avril 2006, la Commission de concertation rend un avis favorable sur le projet de cahier des charges en vue de l'étude d'incidences du projet et un comité d'accompagnement composé des communes concernées (la commune de Schaerbeek et de Bruxelles-Ville) et des administrations régionales compétentes est institué, comité auquel IEB et le BRAL sont invités à titre d'observateurs. Ce comité se réunit pour la première fois le 2 juin 2006. Lors de cette première rencontre, Infrabel présente le projet de base ainsi que quelques alternatives en balayant rapidement la seule alternative permettant pourtant d'éviter les expropriations, l'alternative OF5. Celle-ci consiste en la création d'un viaduc en intérieur de voie comme il en existe déjà, notamment à la gare du Midi, plutôt qu'en bordure des voies comme le prévoit le projet de base.

A chacun ses objectifs

Vu la volonté d'Infrabel de défendre son projet de base comme seule solution praticable, il faudra quatre réunions pour que le comité d'accompagnement demande au bureau d'études que l'OF5 fasse l'objet d'une analyse d'impact approfondie au même titre que le projet de base.

Une année s'écoule, pesante d'incertitude pour les habitants. Le bureau d'études revient le 13 décembre 2007 devant le comité d'accompagnement. Jeux de dupe : Infrabel a demandé au bureau d'études d'étudier, outre l'OF5, deux autres alternatives qui avaient pourtant été écartées d'emblée pour leur manque de pertinence. Une façon pour Infrabel d'arguer de sa bonne volonté en noyant le poisson?

Quatre réunions furent à nouveau nécessaires pour que le bureau d'études puisse répondre aux multiples questions posées par les membres du comité d'accompagnement, souvent peu convaincus de l'argumentaire visant à écarter l'alternative OF5. Le comité invite, à de nombreuses reprises, le bureau à pousser plus avant ses investigations dans un contexte visible de tension avec le demandeur Infrabel. Le bureau d'études se plaint de devoir



L'alternative OF5 propose un viaduc en intérieur de voie qui préserve les habitations.

travailler sur des données anciennes alors qu'il réclame depuis des mois d'Infrabel le nouveau schéma d'exploitation.

Ce sont ces tensions qui mèneront d'ailleurs le chargé d'études à devoir distinguer, dans l'étude d'incidences, son point de vue de celui du demandeur. Ainsi, dans le rapport, on lit qu'Infrabel et le chargé d'études apprécient différemment l'impact de l'alternative OF5 sur la souplesse d'exploitation ferroviaire, élément pourtant central qui justifiera pour partie le rejet de cette alternative. Pour Infrabel, les objectifs de rentabilité, capacité et rapidité doivent être les déterminants de la décision. Ce qui n'empêche pas l'opérateur ferroviaire de se targuer en presse qu'il privilégie les solutions les moins dérangeantes pour les riverains plutôt que les moins onéreuses et qu'il tente de limiter autant que possible les expropriations^[3].

Une solution temporaire aux conséquences irréversibles

Au final, l'alternative OF5 sera rejetée aux motifs qu'elle «ne répond pas aux objectifs que l'on est en droit d'attendre d'une nouvelle infrastructure conçue pour minimum 100 ans (...) Dans une vision à long terme et à l'échelle macroscopique du réseau de transport». Poudre aux yeux quand on sait que quelques mois plus tard, le responsable d'Infrabel, Luc Lallemand, déclarait que la Jonction Nord-Midi était au bord de la saturation et que d'ici 2020, à infrastructure inchangée, on laisserait des milliers de gens sur les quais. Le viaduc prévu pour le Quadrilatère n'est que le

[3] «Infrabel développe une cellule riverains», *le Soir*, 6 mars 2009.



EMMANUEL TITE

sparadrap temporaire pour soigner un mal bien plus profond nécessitant une lourde réflexion suivie de travaux d'envergure coûteux (on parle de 1 milliard d'euros) pour venir à bout de l'asphyxie de la Jonction Nord-Midi. Un sparadrap qui, en attendant, détruit de façon irréversible la moitié d'une rue en chassant ses habitants.

L'étude d'incidences montre que les conséquences de ces expulsions sont d'autant plus dommageables qu'elles visent un public particulièrement fragile. Les habitants de la rue du Progrès ont un revenu annuel médian de 4 400 euros inférieur à la moyenne régionale^[4]. Deux tiers sont des locataires payant des loyers allant de 200 à 500 euros pour des appartements de 1 à 3 chambres. Le marché actuel du logement tant public que privé ne leur laisse aucune chance de retrouver une offre équivalente dans le quartier... à moins bien entendu de reconstruire une surface équivalente en logement dans la zone. Nombre de ces habitants sont installés là depuis plus de 20

ans avec toutes les attaches sociales que cela suppose.

Une esquisse du droit au relogement

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

Cette recommandation découle en fait directement du PRAS dont la prescription 0.12 prévoit très clairement que tout logement supprimé en zone de logement, ce qui est le cas, doit être compensé par la même superficie de logements à créer dans la zone. L'étude d'incidences prévoyait d'ailleurs que le projet inclue la reconstruction d'une superficie affectée au logement au moins égale à la superficie existante, soit l'équivalent de 85 logements, pour une surface d'environ 9 000 m²^[5].

Une utilité publique toute relative

Le 12 juin 2008, Infrabel annonce aux habitants, qu'après avoir examiné toutes les alternatives, il a le regret de leur faire savoir que seul le projet entraînant leur expropriation pour cause d'utilité publique est envisageable. Les habitants reçoivent la nouvelle abattus et résignés. A aucun moment, ni la commune ni Infrabel ne les rassurent en faisant état de la possibilité de reconstruire des logements dans le quartier pour les accueillir avant le démarrage du chantier. L'utilité publique du projet règne sans appel. Les habitants doivent se sacrifier pour l'intérêt général.

Pourtant l'utilité publique du projet mérite réflexion. Les travaux du rail les plus récents visent certes à améliorer l'offre ferroviaire mais de façon sélective. La politique de la SNCB vise à contraindre le moins possible l'offre IC/IR (Inter-City et Inter-Régionaux) et surtout internationale. Le schéma d'exploitation s'organise de

[4] Aries, *Etude d'incidences. Projet d'extension de capacité des installations ferroviaires dans le quadrilatère de Bruxelles-Nord*, juillet 2008, p.304.

[5] *Ibidem*, p. 271.

façon à éviter de gêner les services TGV, et ce au détriment des lignes lentes, notamment les lignes RER, reléguées au rang de composante secondaire de la desserte ferroviaire^[6]. La SNCB s'oppose à l'ouverture de nouvelles gares dans Bruxelles au profit des habitants mais tire un profit maximal du RER pour disposer de conditions favorables au développement de son offre longue distance afin d'accroître au maximum sa rentabilité^[7]. Le RER est pensé par la SNCB avant tout pour faciliter l'accès et la traversée rapide de Bruxelles par les navetteurs et autres touristes, en oubliant ceux qui habitent la ville.

Le droit au relogement passe à la trappe

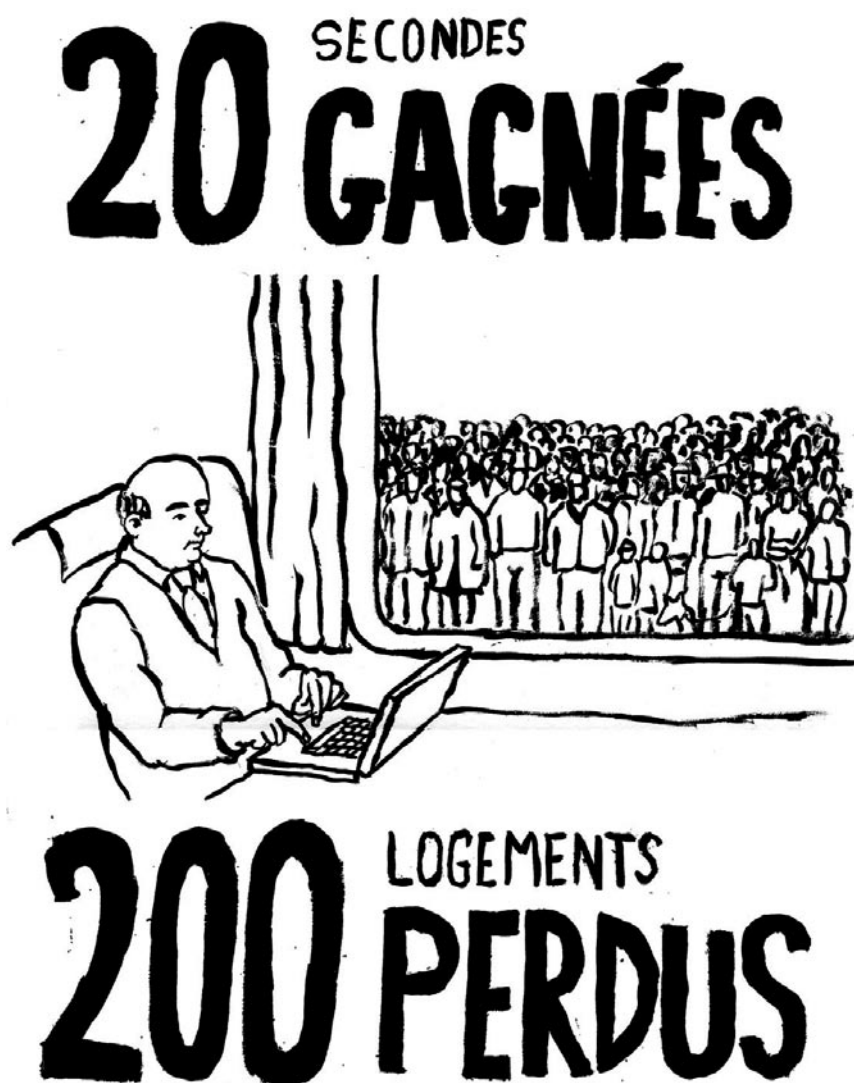
Le 24 avril 2009, la Commission de concertation en vue de la délivrance du permis a lieu à la commune de Schaerbeek. Bien que découragés, les habitants sont présents en masse, soutenus par les associations et le comité du quartier Midi lui-même victime des développements liés entre autres aux projets SNCB. La Ville de Bruxelles fait savoir qu'elle s'abstient de se prononcer sur le projet. La Commission postpose son avis au 15 mai. Dix jours plus tôt, la commune de Schaerbeek se prononce en défaveur du projet à moins qu'une kyrielle de conditions ne soient remplies. Elle demande notamment la reconstruction de logements dans la zone. Formule vague puisque rien ne garantit que cette reconstruction ait lieu avant le démarrage du chantier, seule façon de reloger les habitants chassés.

Comme prévu, le 15 mai, la Commission de concertation se prononce. Elle remet un avis favorable conditionné notamment par la signature d'une convention prévoyant la mise en place de mesures d'accompagnement au relogement des habitants (création d'un fonds d'indemnisation, suivi social et administratif des locataires). Mais la demande de reconstruction de logements dans la zone, elle, a totalement disparu!

Signalons que cet avis ne parviendra aux premiers concernés pourtant inscrits à la commission de concertation que 10 jours plus tard et sur leur demande insistante.

Des promesses restées sans lendemain

Depuis plus d'un an, la balle est dans le camp de la Région responsable de la délivrance du permis. Déjà interpellée sur



EMMANUEL TÊTE

ce dossier en 2006, la Secrétaire d'Etat au Logement Françoise Dupuis avait affirmé haut et fort que la Région défendrait le maintien du même nombre de logements en entamant des négociations avec la SNCB pour que celle-ci compense la démolition des logements actuels en construisant sur d'autres terrains lui appartenant^[8]. Interpellée deux ans plus tard, en juin 2008, après la clôture du comité d'accompagnement, Mme Dupuis se contentera d'affirmer que «le fonds de relogement des locataires est une piste qui a bien été proposée à titre de recommandation, compte tenu du contexte social»^[9]. Aujourd'hui, aucun signal de l'actuel ministre responsable de la délivrance du permis, Monsieur Emir Kir, ne laisse entrevoir une évolution dans le sens d'une reconstruction pour reloger les habitants dans le quartier.

[6] P. Frenay, «Pour un projet de développement territorial associé au RER bruxellois», *Brussels Studies*, 2009, p.10.

[7] P. Frenay, *idem*, p. 15.

[8] Interpellation de F. Dupuis par D. Grimberghs le 20 février 2006 en Commission d'aménagement du territoire.

[9] Interpellation de F. Dupuis par D. Grimberghs le 19 mars 2009 en Commission d'aménagement du territoire

Les habitants de la rue du Progrès se mobilisent

Loin de se contenter d'attendre passivement la destruction possible de leurs maisons, plusieurs habitants de la rue du Progrès se rassemblent et s'organisent. Soutenus par Inter-Environnement Bruxelles, le Comité du quartier Midi, l'Union des locataires du Quartier Nord et la Fébul, ils se réunissent une fois par mois pour s'échanger des informations, faire le bilan de leur situation et construire des revendications collectives. Depuis le mois de décembre 2010, ils ont constitué le Comité Progrès-Nord pour marquer le caractère collectif de leur démarche. Un cahier de revendications à l'attention de la commune, de la Région et d'Infrabel a été établi et ils ont demandé à être entendus au conseil communal. Ils ont pris conscience de la fragilité des démarches individuelles et de l'importance de se montrer solidaire malgré la diversité de leurs situations.



Du droit au logement à l'indemnité forfaitaire

De son côté, la commune de Schaerbeek a passé, comme prévu, une convention avec Infrabel pour accompagner les locataires. Mais tour de passe-passe, la convention dite de «relogement» s'est transformée en «convention relative à la gestion des immeubles expropriés de la rue du Progrès et à l'accompagnement des habitants de ces immeubles». Loin d'un véritable droit au relogement, les locataires devront se contenter d'un accompagnement administratif et financier sans obligation de résultat.

La convention prévoit que les locataires pourront rester au moins jusqu'en fin janvier 2012 et qu'une fois leur départ prévu, ils pourront toucher, grâce à la création d'un fonds par Infrabel, une indemnité variable en fonction du nombre de personnes dans leur ménage et de leur ancienneté dans le quartier. Les locataires peuvent ainsi tabler sur une indemnité allant de 3000 à 15000 euros. Ce dernier montant, qui peut sembler coquet au premier abord, ne sera dû qu'aux plus anciens et fondra rapidement comme neige au soleil vu le doublement du prix du loyer auquel ces locataires risquent d'être confrontés. Il eut été plus judicieux, de ce point de vue, que la commune réclame l'application de la règle du différentiel de loyer^[10].

[10] L'idée serait d'instaurer un mécanisme similaire à celui des ADIL (Allocation de déménagement - installation et d'intervention dans le loyer). Le locataire bénéficierait ainsi mensuellement d'une intervention dans son loyer compensant la différence entre son ancien et son nouveau loyer.

Des habitants sous pression

Pendant ce temps, Infrabel est en train de négocier tranquillement au cas par cas le rachat des maisons alors qu'aucun permis n'est encore délivré. Il a, à ce jour, acquis à notre connaissance (aucune publicité n'étant faite sur ces opérations) plus du tiers des habitations de la rue. En cas d'acquisition, les locataires occupants subissent les pressions d'Infrabel et du comité d'acquisition pour signer une convention par laquelle ils renoncent à leur droit moyennant le versement d'une indemnité de 5 000 euros. Pour la plupart des habitants de la rue, ce montant est inférieur à ce que la convention passée entre Infrabel et la commune prévoit. En signant, les locataires s'engagent également à vider les lieux au 30 juin 2011 alors que la convention susdite parle du 31 janvier 2012.

La plupart des habitants, peu au courant de leurs droits et éprouvant, pour la plupart, des difficultés à lire et comprendre ce document, signent et renoncent à leurs droits. D'autant qu'ils ne les connaissent pas dès lors que la commune n'a toujours pas informé les habitants du contenu de la convention qu'elle a passée avec Infrabel.

Il appartient désormais à la Région de prendre ses responsabilités dans ce dossier et de refuser toute délivrance de permis aussi longtemps qu'Infrabel ne se sera pas engagé à reconstruire une surface équivalente en logement dans le quartier, et ce, avant le démarrage du chantier en vue de permettre le relogement des locataires.

La voix des experts contre celle des habitants

Le dossier dit du Quadrilatère Nord, à l'instar des nombreux projets qui réorganisent la mobilité urbaine, est d'une haute complexité technique si bien que les choix politiques semblent le plus souvent s'y réduire, dissipant le caractère contingent propre aux arbitrages politiques.



Parés des habits du scientisme, les pouvoirs publics et leurs opérateurs peuvent ainsi prétendre traiter objectivement la ville sans avoir à se soucier des habitants. Infrabel peut ainsi soutenir au nom de son schéma d'exploitation de plus en plus complexe, qu'il lui est impossible de respecter ses obligations de cadence et de fréquence futures s'il ne crée pas un viaduc ferroviaire à la gare du Nord. Le délogement de 218 habitants n'est plus que la conséquence malheureuse d'une décision d'intérêt supra-local cautionnée par les experts ingénieurs.

Au-delà du cas qui nous occupe, on remarquera que la mobilité est un lieu de prédilection du développement de l'expertise urbaine, source de confiscation de la parole des citoyens et usagers. Dès l'après-guerre, elle est devenue le creuset d'un champ^[1] de spécialistes, d'ingénieurs, qui décident par ce biais de l'organisation et du développement de la ville.

Cette approche technocratique tend à usurper la décision en présentant ses propres préférences comme des nécessités^[2]. Pour Infrabel, son projet est le seul envisageable car il propose une solution performante en termes d'exploitation ferroviaire, minimise les perturbations des lignes pendant le chantier et est moins coûteux que d'autres alternatives. Certes il provoque la destruction d'un pan de rue et l'expulsion de 200 habitants mais c'est le prix à payer pour un chemin de fer performant! Ce discours d'autorité fait croire que les solutions sont techniques alors qu'elles sont essentiellement politiques.

Les éléments techniques mis en avant par Infrabel dans le cadre du comité d'accompagnement du projet étaient le plus souvent considérés comme indiscutables et coupant court à tout débat sur les choix et opportunités d'autres alternatives. Il est peu probable que sans la présence d'associations comme le Bral et IEB les

[1] Le champ se structure lorsque se développent des savoirs constitués autour desquels prend corps l'opposition spécialistes/non-spécialistes. Il permet de comprendre comment l'adhésion intérieure des sujets se combine avec l'acceptation d'agents légitimes - les spécialistes - et de modalités spécifiques adaptées à la production des biens socialement valorisés c'est-à-dire à une forme de domination. Un système de références techniques se forme que seuls les professionnels peuvent maîtriser et qui prend un poids de légitimité exclusive. Fr. Noël, *La ville rapiécée, Les stratégies de la réhabilitation à Bruxelles*, ULB, 1998, p. 31.

[2] E. Mommen, *Qualité publique et critique civile. Debout les usagers !*, Bruxelles, Labor, 2002, Quartier Libre, p. 34.



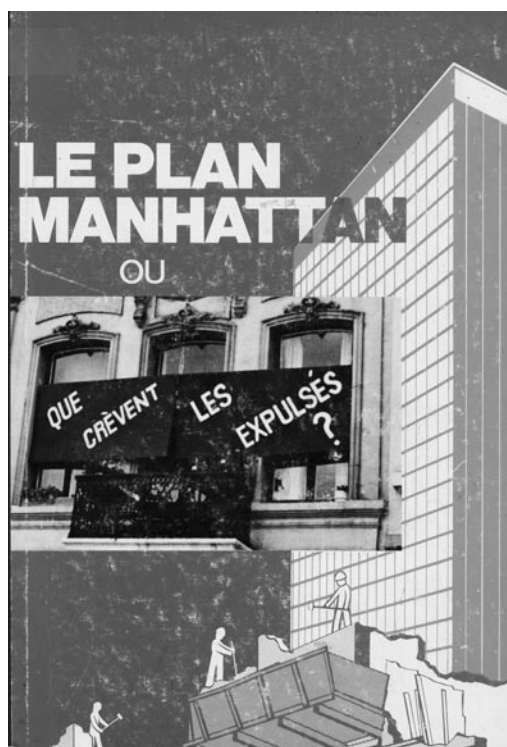
SYLVIE ETRENG

alternatives au projet permettant d'éviter les expropriations eussent été analysées.

L'ouverture du débat atténue le pouvoir des experts et repolitise les choix posés. Les opérations d'évaluation technique et scientifique, outre qu'elles peuvent être contestées dans leurs méthodes, doivent avant tout se mettre au service de l'évaluation politique et au service de

ceux, citoyens et décideurs, qui doivent en débattre. Bruxelles a-t-il besoin d'un RER ? Est-il acceptable qu'un chantier SNCB expulse 200 habitants sans que l'opérateur ne soit tenu responsable du relogement de ceux-ci ? Comment justifier la destruction d'une rue lorsqu'on sait que c'est un palliatif permettant de prolonger seulement de quelques années l'exploitation viable de la Jonction Nord-Midi ? Que dira-t-on aux habitants expulsés par un viaduc lorsqu'on entamera la construction de nouveaux tunnels (considérés eux aussi comme la seule solution techniquement performante dont coût un milliard d'euros au minimum) pour soulager la Jonction ?

L'histoire de Bruxelles et de sa transformation est jalonnée de destruction de lieux de vie au nom de la modernité et des progrès techniques de la mobilité. Le développement durable contribue lui aussi à cette lasagne de la technicité et du progrès. Le chemin de fer étant un mode de transport durable toute opposition à son développement, quel qu'il soit, sera appréhendée par les pouvoirs publics comme une réaction égoïste et nymbiste faisant obstacle à la ville durable.



Habiter en sursis

Que se passe-t-il lorsqu'une rue entière est en attente d'expropriation? Le sort encore incertain de cette portion de la rue du Progrès a des effets sur la vie des habitants qui vont au-delà de la rancœur individuelle. Nous avons rencontré des habitants de la rue, de longue date ou non, propriétaires et locataires, afin de recueillir l'ambiance de la rue, mais aussi leurs sentiments sur la manière dont les pouvoirs publics gèrent la situation, ainsi que leurs espoirs pour le futur.



Transformation

La rue du Progrès, c'était une petite communauté. Tout le monde se connaissait, l'épicerie fonctionnait comme point de ralliement. *«Tous les voisins, je les connais, on s'entend bien, on s'occupe des autres.»*

La rue du Progrès, certains y vivent depuis plus de 30 ans, parfois depuis leur arrivée en Belgique ou depuis leur naissance. *«J'ai toujours vécu ici, je quitterai pas. De toute façon je quitterai pas Schaerbeek.»* Les liens avec le quartier sont forts. Les habitations représentent beaucoup d'investissements, affectifs et matériels. *«C'était pas dans cet état-là quand on est arrivé, j'ai fait beaucoup de travaux, des investissements, beaucoup de temps.»*

Depuis l'annonce de la probable expropriation, la pression est forte sur l'ambiance du quartier. L'épicerie a fermé,

certaines partent, d'autres veulent rester à tout prix. Les réunions sont des moments de renforcement collectif, mais Infrabel fait des propositions de rachat à titre individuel, allant voir les propriétaires un à un. *«Les gens commencent à dire "non non j'ai pas vendu" alors qu'ils ont vendu. On ne comprend plus rien».* *«Les voisins partent, les maisons vides sont squattées. Rénover, faire des travaux ne servirait à rien, ce serait de l'argent perdu. On est vraiment entre deux chaises, les gens ne font plus rien, ils laissent aller. C'est normal, on ne peut pas leur en vouloir, c'est aussi ce qui s'est passé au quartier du Midi, les gens ont été expropriés 10 ans après. Parfois, ça me dégoûte»* nous confie une habitante.

«Le problème, c'est que certains ont déjà vendu. Ils ont vendu en stoem, on devait être ensemble. Au début on était fort, ensemble. Et puis y en a qui commencent

à vendre, et ils ne te le disent pas, et ils ne veulent pas dire pour combien,... Faut être honnête, sinon ça met une mauvaise ambiance.»

La situation pour les locataires est également préoccupante. Les problèmes liés à l'expropriation redoublent les problèmes usuels entre propriétaires et locataires. Certains propriétaires n'ont pas hésité à cacher la situation à des locataires «nouveaux venus». De plus, les locataires de maisons vendues à Infrabel se voient forcés à renoncer à leurs droits en échange d'une indemnité minimale.

«Mon propriétaire a vendu, et a exigé de moi que je signe un papier pour cette indemnité. Je ne voulais pas partir, ça fait 20 ans que j'habite ici. Mon proprio a insisté pendant des mois et des mois pour que je signe ce truc. Il a dit que tous les autres locataires avaient déjà signé alors que c'était pas vrai,... Quand je suis tombé malade, il m'a apporté un bouquet de fleurs énorme, grand comme ça ! Et il a même été jusqu'au point de m'offrir un grand resto. Il m'appelait tous les jours. A la fin, j'ai signé, j'en avais tellement ras le bol, j'aurais signé n'importe quoi.»

Bien des locataires ont signé sans savoir à quoi ils s'engageaient. Renonçant à leurs droits, ils ne peuvent plus rien exiger du nouveau propriétaire. *«Il y a quelque temps le plafond de la pièce du fond s'est effondré. J'ai appelé partout, et on ne m'a jamais aidé. Je ne sais pas quoi faire»* nous raconte un locataire de plus de 80 ans. Chez lui, c'est un employé d'Infrabel qui est venu lui faire signer son «contrat» directement, en lui promettant des dédommagements dérisoires.

«Mais ça reste très chouette quand même. Nous on ne veut pas vendre. Tu écris ça en grand s'il te plaît dans ton article. On veut pas vendre, on veut pas d'argent, on veut rien, juste qu'on nous foute la paix ! En grand hein ? » réclame une habitante.

Institutions

Les méthodes utilisées par les institutions semblent donc aux yeux des habitants pour le moins cavalières... Ceux qui ont vendu sont approchés individuellement, ce qui ne permet pas de négociation collective, les locataires «harcelés», tout cela ne sent pas la confiance. *«Là, Infrabel est passé pour expertiser la maison, on sait pas, ils nous*

ont rien dit encore. Ils ont donné des prix à certains, pas à d'autres, on sait pas trop, personne sait. C'est dans le secret, c'est pas bon pour l'ambiance du quartier. On a peur que du jour au lendemain il n'y ait plus rien.»

Le flou qui entoure l'avenir du quartier et la situation actuelle est palpable. Depuis qu'ils ont reçu la lettre d'Infrabel annonçant des travaux pour le RER qui devaient entraîner les expropriations du côté droit de ce bout de rue, les habitants se mobilisent et participent aux réunions organisées à l'initiative des associations pour faire entendre leur voix. Ils se plaignent du peu d'information et de contacts avec l'administration. *«La commune ne dit rien du tout, depuis mai 2009, il n'y a eu aucune réunion. Au début, il y a 5 ans, Mme Jodogne, la Bourgmestre, a organisé des réunions, mais on a vite compris qu'elle était du côté d'Infrabel. Quand des réunions sont organisées, c'est par des associations. Et c'est la pauvre Claire qui doit venir avec son vélo pour mettre des papiers dans les boîtes des gens.»*

Et puis le temps passe, les délais s'allongent, la démolition continue à planer sur ce bout de rue, et... les habitants restent dans l'attente. *«Vous savez, ma voisine n'osait pas partir au Maroc, rentrer pour les vacances. Elle m'a dit qu'elle avait peur de ne rien retrouver en revenant ! Je lui ai dit qu'on ne déloge quand même pas les gens du jour au lendemain sans prévenir.»*

«D'Infrabel on ne sait rien. Il y avait un numéro gratuit pour téléphoner, pour les travaux, et quand on appelait la dame savait rien, elle disait: Quels travaux ? Il n'y a pas de travaux rue du Progrès !»

«Il y avait un avocat aussi qui faisait des permanences. Au début on y va, on se dit qu'on va essayer de se défendre. Je suis allé deux fois à sa permanence, il n'était jamais là.»

Le même sentiment d'incompréhension plane sur le projet en tant que tel : pourquoi ce projet? Pourquoi de cette manière-là ? Pourquoi ne pas faire passer le train un peu plus loin, en sous-sol, ailleurs ? Les habitants ont entendu de nombreuses alternatives, mais n'ont jamais eu de réponse qui les a convaincus. *«On n'est pas au courant, l'Etat n'est pas logique. A nous, ils disent rien. On avait fait des propositions, s'ils veulent faire un viaduc,*

qu'ils le fassent passer plus loin. Tu sais, là, juste au bout de la rue à 100 mètres, c'est vide, il n'y a rien. On a passé plein de temps sur les plans, et eux, rien du tout !». L'un d'entre eux conclut : «Il y aurait d'autres possibilités, sans expropriations, mais ça leur aurait coûté plus cher. Ils s'en fichent pas mal de l'humain.»

Ce que veulent les habitants

Bien sûr, la vie des habitants ne se limite pas à leur rue. Certains rêvent de rester, d'autres d'un ailleurs parfois fantasmatique. Bien sûr, ils ne cesseront pas de vivre suite à l'expropriation. Une habitante parle des autres habitants du quartier: ce vieux voisin marocain dont la femme est handicapée et qui ne veut pas partir, l'ancienne tenancière de l'épicerie du coin, Rosa, qui ne voudrait pas partir non plus mais dont le frère a peut-être vendu, le vieux monsieur locataire qui a dû retourner vivre chez son fils à Mons,... Quand elle parle de ses propres projets, on sent l'hésitation. Sans doute, elle ira en recours. Et après ? S'il faut tout de même partir, la France peut-être. Ou bien se trouver une petite maison à Evre. Cela dépendra de son fils également, qui a vécu toute sa vie dans la maison et ne veut pas la quitter. En attendant, elle conserve tous les courriers reçus et les coupures de presse ayant trait au sujet. «On va voir, faut pas se laisser faire», dit-elle pour clôturer l'entretien. «Si rien n'est prévu pour nous, j'irai au littoral. C'est gai la vie là-bas. Je parle déjà néerlandais.»

Beaucoup sont ceux qui voudraient que la commune ou Infrabel reconstruise du logement dans le quartier, mais ils ont du mal à y croire. «Je crois qu'il n'y a rien à faire. Ils ont dit dès le début qu'il n'y avait rien de prévu, je les crois. D'office ils devraient mettre un ou deux blocs de logements et ceux qui veulent pourraient venir, on n'oblige personne, et fixer un loyer entre les loyers des locataires de la rue, et là tout le monde serait content. Enfin, les locataires.»

«Ce serait bien qu'on nous reconstruise une maison dans le quartier. En Turquie c'est comme ça, si ils doivent raser la maison, ils t'en construisent une dans les environs. Ici, ils ont même pas cherché s'il y avait des terrains autour pour faire ça. Après le feu rouge, il y aurait de la place.

Ils te disent de chercher toi-même, mais une maison comme ça c'est fini, on en trouvera plus ailleurs. De toute façon le gros poisson avale le petit poisson. A la fin ils vont dire, c'est nous qui décidons, alors prenez l'argent et taisez-vous.»



Paroles brutes

Des habitant(e)s de la rue du Progrès à Schaerbeek concerné(e)s par l'expropriation s'expriment.

Depuis 1963, j'ai toujours vécu ici, je quitterai pas. De toute façon je quitterai pas Schaerbeek. Les liens avec le quartier sont forts. Tous les voisins, je les connais, on s'entend bien, on s'occupe des autres. On a les comme ci, les comme ça, les bizarres, la rue elle est bien comme ça !

Aujourd'hui en copropriété à trois familles dans une des maisons de la rue -côté expropriation-, ma sœur vit en haut et nous au premier, on est bien.

C'était pas dans cet état-là quand on est arrivé, j'ai fait beaucoup de travaux, des investissements et beaucoup de temps.

Au début, il y a eu trois quatre réunions à la commune, c'était toujours le même blabla. Aux réunions, ils ont parlé, parlé, ça nous disait rien. Ils ont montré des schémas et ils sont partis.

C'est pas une rue, c'est un village ici. Mais maintenant, l'ambiance est moins bonne, avec les expropriations, tous ça, les propriétaires qui vendent, qui vendent pas, en tant que locataire, qu'est-ce-qu'on a à dire ? Un jour j'allais pas bien, j'ai croisé la voisine chez Rosa (l'épicière), ça faisait déjà des mois qu'elle était là, mais je la connaissais pas encore. Elle me dit: t'as pas l'air bien. Je lui dit que non. Deux heures après, on sonne à la porte, c'était elle et elle m'avait fait un couscous.

Se rendre malade pour ces histoires-là, c'est pas la peine. Si j'étais pas tombée malade, j'aurais même pas attendu les 5000 euros, je serais partie.

Bien sûr je suis bien ici, je veux pas bouger, mais moi si l'État dit qu'il faut partir, je pense qu'il faut partir. Après tout, il y a 80 familles ici concernées, même si toutes disent non, ils vont quand même le faire. Au fond ça m'appartient pas ici, en fait tout appartient à l'État. Et si l'État dit qu'il a besoin de faire ça, eh bien je veux pas dire vous ne pouvez pas casser ma maison. Les gens devraient vouloir que l'État aille bien parce que si ça fait du bien au pays, les gens vont bien aussi. Moi je suis comme ça, je ne fais pas de problèmes et je ne veux pas qu'on me fasse des problèmes.

Vous savez, ma voisine n'osait pas partir au Maroc, rentrer pour les vacances. Elle m'a dit qu'elle avait peur de ne rien retrouver en revenant ! Je lui ai dit qu'on ne déloge quand même pas les gens du jour au lendemain sans prévenir.



Les voisins partent, les maisons vides sont squattées. Rénover, faire des travaux ne servirait à rien, ce serait de l'argent perdu. On est vraiment entre deux chaises, les gens ne font plus rien, ils laissent aller. C'est normal, on ne peut pas leur en vouloir, c'est aussi ce qui s'est passé au quartier du Midi, les gens ont été expropriés 10 ans après.

La commune ne dit rien du tout, depuis mai 2009, il n'y a eu aucune réunion. Au début, il y a 5 ans, Mme Jodogne, la Bourgmestre, a organisé des réunions, mais on a vite compris qu'elle était du côté d'Infrabel. Quand des réunions sont organisées, c'est par des associations.

Là, Infrabel est passé pour expertiser la maison, on sait pas, ils nous ont rien dit encore. Ils ont donné des prix à certains, pas à d'autres, on sait pas trop, personne ne sait. C'est dans le secret, c'est pas bon pour l'ambiance du quartier. On a peur que du jour au lendemain il n'y ait plus rien.

Les gens commencent à dire: "non, non, j'ai pas vendu" alors qu'ils ont vendu. On comprend plus rien. Il y a une guerre entre propriétaires et c'est le locataire qui subit tout.

Le pire, c'est les locataires. Pour l'argent, on a aucun papier noir sur blanc avec une signature qui dise combien on aura. «Je crois que dans l'ensemble, ils essayent de nous lasser. Comme ça à la fin tout le monde sera parti et ils devront plus verser d'indemnité à personne.»

D'Infrabel on ne sait rien. Il y avait un numéro gratuit pour téléphoner, pour les travaux, et quand on appelait, la dame savait rien, elle disait : Quels travaux ? Il n'y a pas de travaux rue du Progrès !

Au début des dirigeants d'Infrabel sont venus aux premières réunions, au Soleil du Nord. Je suis allé deux fois écouter les mêmes conneries, quand on sortait de là on se demandait ce qu'on avait appris. Ils ont dit qu'il y avait 90% de chances que le projet se fasse.

Conclusions



UNE VOIE
TOUTE TRACÉE ?

La Jonction Nord-Midi fut construite à un moment où elle n'était sans doute plus nécessaire. Coût social : 13 000 habitants expulsés. Le Plan Manhattan a mis plus de 30 ans pour se réaliser partiellement sans jamais remplir ses promesses. Coût social : 11 000 habitants expulsés. Combien de plans et de projets voués au progrès et de quartiers détruits faudra-t-il encore pour que nos dirigeants actent qu'aucun projet d'utilité publique ne justifie l'atteinte ainsi faite au droit au logement? Les faits sont d'autant plus choquants lorsque l'on voit un parastatal invoquer l'utilité publique alors qu'il développe des pratiques très sélectives dont les conséquences pèsent dommageablement sur ceux qui bénéficient le moins de l'infrastructure dite d'utilité publique.

Ce dossier met aussi en exergue le bras de fer disproportionné entre, d'un côté, un opérateur public supra-régional aux pratiques entrepreneuriales, qui entraîne dans son sillage commune et Région et, de l'autre, une poignée d'habitants mal outillés pour défendre leurs intérêts légitimes. Le poids de l'argument d'expertise technique est tel que tout le monde se convainc que le projet présenté est le seul tenable et que les alternatives, présentant pourtant comme avantage indiscutable le maintien de toute une rue, ne peuvent le concurrencer.

Les acteurs dominants de ces rapports de force auraient sans doute eu plus d'intérêts qu'ils ne le pensent à ouvrir une oreille plus attentive aux habitants et aux associations qui tentent de les soutenir. L'histoire de Bruxelles montre que les combats menés par les habitants ont à plusieurs reprises empêché la destruction de lieux de vie et préservé la fonction sociale des territoires au côté de leurs fonctions économiques.



Tivoli, quel type de quartier, et pour qui ?

C'est à « l'abri » du centre TIR, aux confins de Laeken et de Molenbeek, que la SDRB (Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale) entend développer le projet « Tivoli », un important ensemble mixte de logements et d'entreprises. Vu sa situation et son ampleur, mais vu aussi la politique de production de logements moyens pratiquée par la SDRB, le projet ne manque pas d'attirer l'attention. Voici quelques mots d'explication.



Un terrain actuellement en friche

Depuis de nombreuses années déjà, le vaste îlot situé entre les rues Dieudonné Lefèvre, de Molenbeek, Wautier, Tivoli et Claessens est en friche. Seuls y subsistent une série de logements du côté de la rue Tivoli qui ne sont pas directement concernés par le projet, ainsi qu'un ancien bâtiment de la défunte RTT.

En plein cœur de la zone industrielle du canal, la SDRB, actuellement propriétaire de l'ensemble du site, entend y développer 550 logements ainsi qu'un centre d'entreprises « Greenbiz ». Pour ce faire, elle a introduit une demande de permis de lotir amenant la création de 7 nouveaux îlots et de 3 nouvelles voiries.

La Commission de concertation qui s'est réunie ce 4 janvier 2011 à la Ville de Bruxelles s'est prononcée en faveur du projet, moyennant quelques modifications, essentiellement une révision des gabarits dans

certaines parties du site.

Selon IEB, une série de questions subsistent, principalement en matière d'intégration du projet au quartier, de mobilité, mais aussi plus largement en termes de stratégie politique à mener face à la crise du logement et aux besoins criants en la matière, principalement pour les ménages aux revenus les plus faibles.

Un projet durable et intégré au quartier ?

La demande de permis de lotir fait état d'un projet respectant les préceptes du développement durable. En réalité, la SDRB agit avant tout en promoteur qui entend défendre, ou plutôt vendre, son projet.

Tout d'abord, la densité de logement proposée est trop élevée, d'une part au regard de la densité déjà très importante des quartiers avoisinants, et d'autre part parce qu'elle limite le développement sur

Le projet Tivoli se développera sur un terrain de 3,8 hectares à l'arrière du centre TIR.

Ce dossier a été réalisé par Isabelle Hochart, Thierry Kuyken et Mathieu Sonck

le site d'espaces publics de qualité à l'usage des habitants actuels de la zone. Ainsi, le découpage du terrain ne permet la création que d'un petit espace public de 750 m² donnant sur la rue de Molenbeek. L'étude d'incidences elle-même pointe le fait que ceci est trop peu au regard du besoin criant en espaces verts dans le quartier.

Deuxièmement, l'essentiel des espaces publics créés consistera en des voiries traversantes classiques. Même si elles seront en principe vouées à la circulation locale, il sera très difficile d'empêcher le trafic de transiter par ces nouvelles rues. L'aménagement proposé est principalement dédié à l'usage de la voiture. Et si le nombre de places de parking (en sous-sol) se situe sous les normes RRU (avec 0,8 emplacement par logement), on ne peut que regretter que l'espace dédié à la voiture est perdu pour le reste des usages que l'on pourrait faire des espaces publics.

L'argument utilisé par le promoteur pour justifier ce choix s'appuie sur la nécessité de proposer un quartier qui s'inscrit dans la logique urbaine des quartiers avoisinants, ou en tout cas dans leur continuité, et ceci par souci d'intégration du projet dans son environnement. Néanmoins, lorsque l'espace public a une vocation

essentiellement dévolue aux déplacements motorisés, cela ne permet pas de créer des lieux favorables à leur appropriation par les habitants et cela permet encore moins de susciter la rencontre et l'échange entre les gens. Pour favoriser l'intégration du projet au quartier, il faut amener le quartier au sein du projet. Cela peut se faire entre autres en y créant une place publique conviviale plus large et totalement ouverte sur le quartier existant, de sorte que les personnes qui y habitent s'y rendent tout naturellement.

Mais cette intégration ne se fera pas qu'en appliquant quelques principes de bon aménagement des lieux. Un travail doit être mené avec les habitants actuels du quartier afin de favoriser l'implication de ceux-ci, toutes couches sociales et communautés confondues, ce qui est loin d'être évident. Pour permettre l'appropriation du projet par l'ensemble des riverains, il faut leur permettre au minimum de coproduire l'espace public qui leur sera dévolu.

Pour finir, il faudra également veiller à ce qu'il y ait une forme de cohérence sociale entre les nouveaux et les anciens habitants. Si les futurs occupants des logements Tivoli devaient avoir un profil socio-culturel trop différent de celui du quartier actuel,

le risque serait grand qu'aucun contact n'existe jamais entre ces deux groupes et que le site Tivoli ne vive replié sur lui-même. C'est une des raisons qui nous poussent à exiger qu'une part importante (au minimum 30%) des logements qui seront construits soit injectée dans le parc des logements sociaux bruxellois. La SDRB elle-même ne semble d'ailleurs pas opposée à cette idée et a, de ses propres dires, entamé les négociations avec la SLRB (Société de Logement de la Région de Bruxelles-Capitale), l'autorité régionale compétente en la matière.

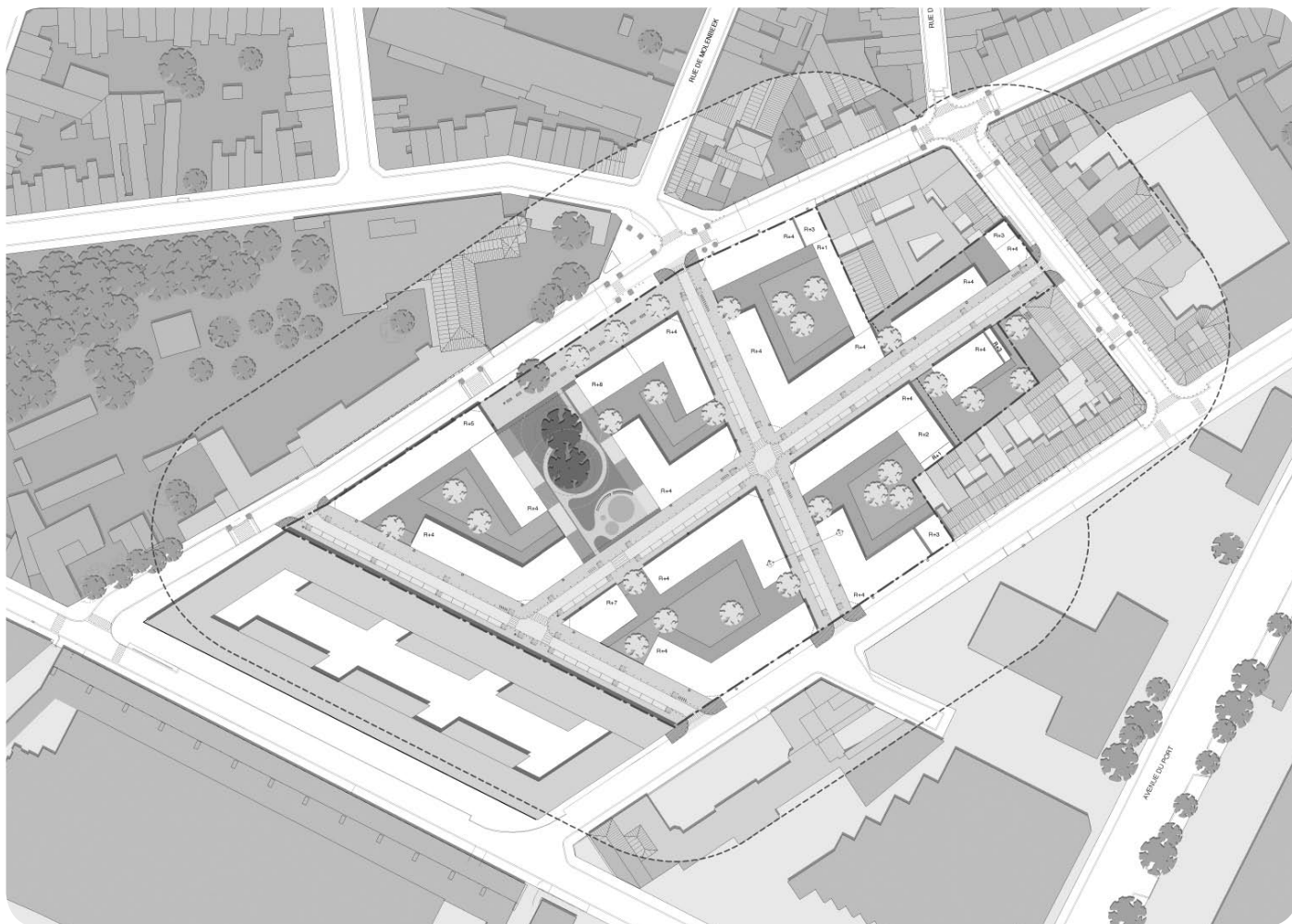
Des terrains publics mis sur le marché privé

L'autre question que soulève le projet Tivoli, mais plus généralement les projets de la SDRB, est celle de la pertinence de la politique d'aide à l'accès à la petite propriété (logements acquisitifs subsidiés, Fonds du logement, aides à la rénovation,...). En effet, traditionnellement, les politiques publiques d'aide au logement menées en Belgique ont globalement eu tendance à favoriser l'accès à la petite propriété. Le résultat de cette approche se traduit par un faible taux de logements sociaux en particulier à Bruxelles où il atteint à peine 8 à 9 % du parc immobilier.

Ces chiffres ne sont pas sans conséquence sur la crise du logement que connaît notre capitale depuis plusieurs années déjà. Il a été maintes fois mis en évidence que si les pouvoirs publics voulaient vraiment agir et peser sur le marché immobilier, un des facteurs essentiels serait l'importance du parc immobilier qu'ils sont amenés à gérer. En l'absence de régulation des loyers ou de toute autre mesure contraignante pour le marché, seul un parc immobilier public important pourrait avoir un impact modérateur sur les hausses de prix successives que connaît le secteur du logement à Bruxelles. Ceci est d'autant plus important que le loyer payé par les ménages bruxellois, et en particulier par les moins nantis d'entre eux, pèse pour beaucoup dans leur budget et constitue un facteur d'accroissement



Un des enjeux majeurs sera l'intégration du projet au quartier existant.



Le projet Tivoli comprendra un centre d'entreprises et 7 nouveaux îlots semi-ouverts privés, séparés par 3 voiries traversantes.

des inégalités sociales.

En choisissant d'utiliser les réserves foncières et les fonds publics pour soutenir la propriété individuelle, les pouvoirs publics se coupent de leviers importants puisqu'ils perdent à terme tout moyen de contrôle sur les logements ainsi produits.

Plus spécifiquement, il nous semble pour le moins choquant que les personnes qui bénéficient d'un subside public à l'achat d'un bien immobilier puissent, au bout de 10 ans, revendre librement leur bien au prix du marché et ce sans autre forme de contrôle de la part des autorités régionales. En l'état, les pouvoirs publics sont deux fois perdants: non seulement ils perdent la maîtrise du foncier, mais en plus ils contribuent substantiellement aux plus-values captées par ses bénéficiaires.

Une nouvelle manière de produire des logements sociaux

Ces différents éléments mettent clairement en évidence les limites du système. Le projet Tivoli, qui n'en n'est encore qu'au stade du permis de lotir, offre l'occasion de réfléchir à une réforme du « volet logement » de la SDRB. Si l'idée d'intégrer pour partie du logement social dans le projet fait son chemin, l'incertitude règne cependant encore sur la proportion de ces logements par rapport à l'ensemble et quant à leur implantation sur le site. IEB plaide pour que ces logements sociaux soient en tout point équivalents aux autres logements et disséminés dans tous les îlots plutôt que concentrés sur les parcelles les moins bien situées. Une bonne manière de favoriser le lien social, voire de le provoquer, c'est de faire en sorte que chaque immeuble

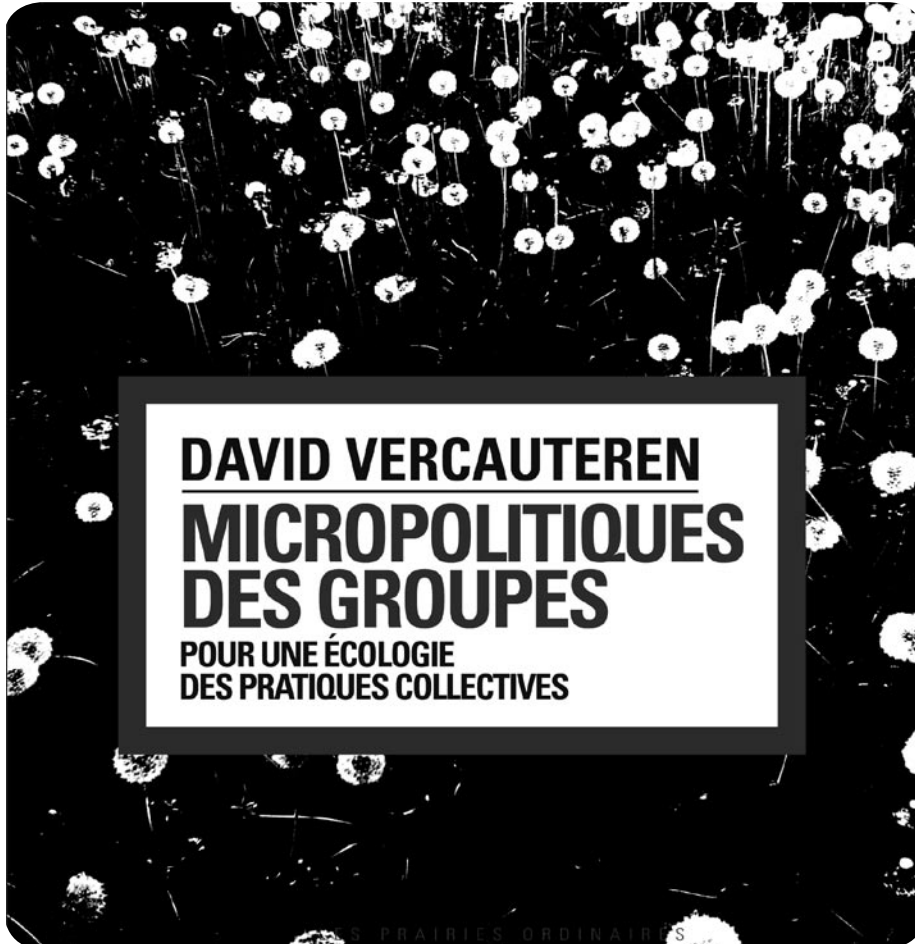
abrite des habitants aux profils socio-économiques différents. Ce genre de politique nécessite un changement important dans les pratiques des sociétés de logements sociaux: il s'agirait ici de gérer des logements sociaux dans le cadre de copropriétés avec des particuliers. Une complication, sans doute, mais aussi une bonne manière de pousser tant les locataires que les SISF à prendre soin de leurs logements.

En conclusion, IEB demande qu'une part substantielle de logements sociaux soient intégrés au projet Tivoli, comme cela devrait être le cas dans tout nouveau projet porté par les pouvoirs publics. Pour combattre la crise du logement à Bruxelles, il est indispensable de garder la maîtrise du foncier.

MICROPOLITIQUE DES GROUPES

Pour une écologie des pratiques collectives

Paru pour la première fois en 2007 chez HB éditions, la réédition de cet ouvrage aux éditions Les Prairies Ordinaires nous donne l'occasion de vous présenter cet essai à l'usage des groupes et autres associations.



Quelle association n'a pas connu des difficultés récurrentes face à la question du pouvoir (conflit de pouvoir, psychologisation...) ? Pour David Vercauteren, ces difficultés ne sont pas un mal nécessaire et inéluctable mais davantage une conséquence de notre incapacité à transformer ces difficultés en culture. Comment se fait-il en effet que la récurrence de ces difficultés n'engendre la plupart du temps aucune mémoire collective ni aucun apprentissage. Pour l'auteur, cela tient au manque d'attention portée par les groupes à leurs pratiques de groupe. La plupart des groupes se focalisent en effet davantage sur les objectifs à atteindre, les programmes

à tracer, les agendas à remplir mais ne portent que peu d'attention à l'écologie de leurs pratiques collectives, à leurs propres manières de faire et de s'envisager. Or c'est justement ces pratiques collectives qui font en grande partie nos réussites et nos échecs. Pour l'auteur, on n'est pas groupe, on le devient et la possibilité de ce devenir est à construire. Pour y arriver, nous avons besoin de cette mémoire, de cette culture des précédents pour ne pas répéter sans cesse les mêmes erreurs et renouveler nos usages, savoirs et pratiques. Cet ouvrage nous invite à cultiver davantage la micropolitique de nos groupes, à accorder plus d'attention aux mouvements, aux singularités,

aux affections et aux forces de nos groupes comme autant de signes des rapports qui les traversent.

Pour y parvenir, la première chose à faire serait, pour ne plus les commettre, de recenser les erreurs commises par la plupart des groupes. David Vercauteren en identifie un certain nombre : la psychologisation, l'idéologisation du conflit, la naturalisation de la hiérarchie, la substantialisation du pouvoir... Il nous propose « d'apprendre sur les mille et une manières de cultiver et de protéger nos groupes. Notre richesse n'est pas seulement dans les « outils » que nous avons réussi à stabiliser (bâtiment, journaux, subventions...), dans les connaissances apprises lors de nos activités et/ou dans nos éventuelles victoires partielles sur tel ou tel champ, mais aussi dans une culture de soi qui s'y crée, dans les techniques qui s'y inventent et dans les savoirs qui s'y élaborent et s'y transmettent. » (p.200).

Loin de se limiter au recensement des erreurs, cet ouvrage se veut avant tout une invitation à renouveler nos usages et nos pratiques. Pour ce faire, il retrace plusieurs expériences collectives qui ont entrepris cette reconquête de leurs savoirs en créant de nouvelles pratiques, en inventant des « artifices » pour amener le groupe à modifier ses habitudes. Pas de recette magique mais une série d'artifices anti-hiérarchiques qui aideront à n'en pas douter les groupes à se débarrasser de leurs passions tristes !

Micropolitique des groupes, Pour une écologie des pratiques collectives, de David Vercauteren, écrit en collaboration avec Thierry Müller et Olivier Crabbé, Editions Les Prairies Ordinaires, 2011.

Pour aller plus loin : Pascal Nicolas, Le Strat, Note de lecture, 2007 www.iscra.fr
Elena Jordan & David Vercauteren, Artifices anti-hiérarchiques à l'usage des groupes, Vacarme 43, 2008, www.vacarme.org

CHOMING-OUT

Les désirs ne chôment pas

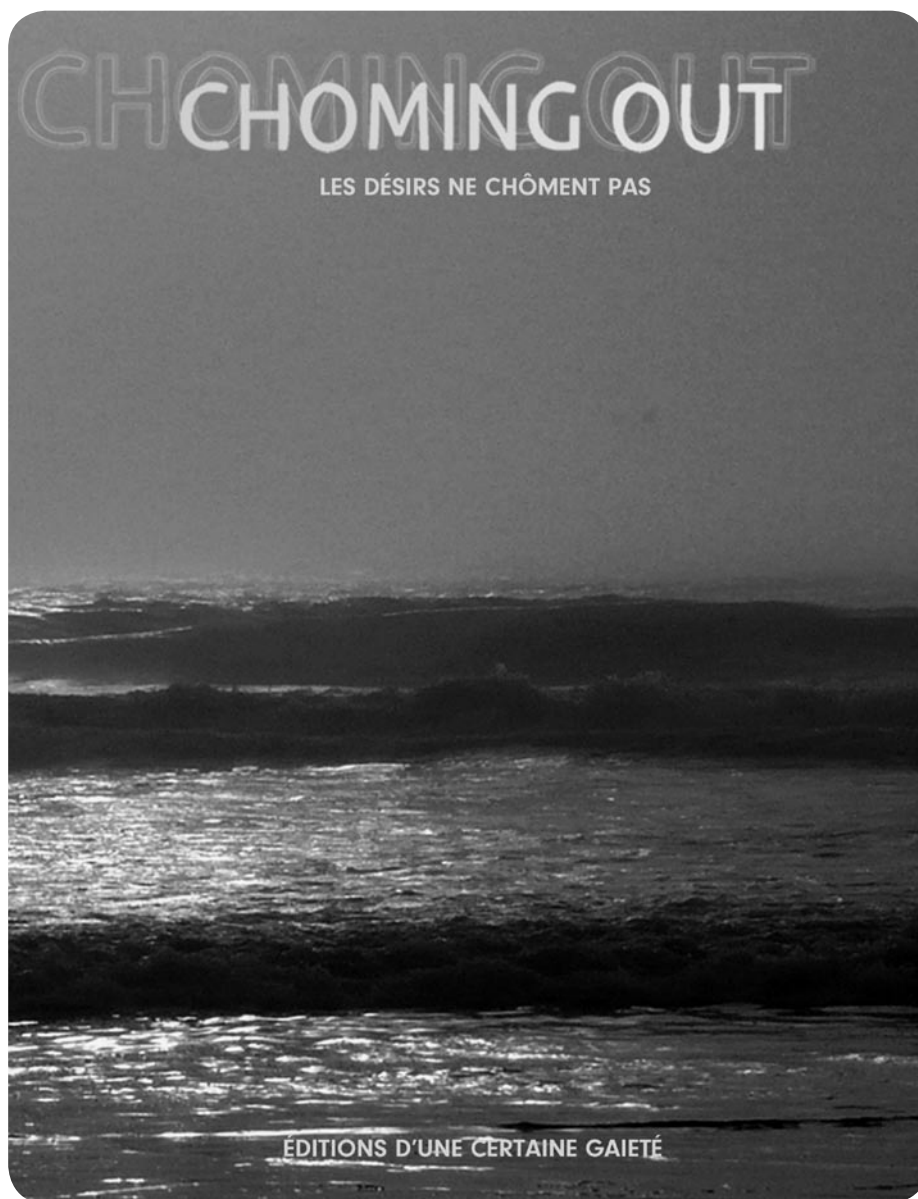
Chômage, travail, mi-temps, temps plein, plein emploi, crise, dégraissage, mise à l'emploi... Aujourd'hui, la rhétorique des ministères de l'emploi sonne à nos oreilles comme d'éternelles ritournelles. En ce début d'année 2011, un groupe de chômeurs propose sa vision des choses, hors des sentiers battus par les cabinets ministériels ; réaffirmant que certaines vérités restent bonnes à dire, ils présentent dans une brochure une modeste contribution à un nécessaire débat.

Si vos oreilles s'égarent encore du côté des informations des médias officiels, publics ou privés, vous devez savoir que depuis 2008 notre économie est en crise. Ce mot, désignant un état paroxystique temporaire, est pourtant d'usage pour qualifier notre société depuis la fin des années 1970. Depuis, les plans politiques de gestion du chômage se succèdent, dont le dernier avatar se nomme joliment «*Plan d'Accompagnement des Chômeurs*», et représente en réalité une procédure de contrôle du comportement de recherche d'emploi. Pour ne pas avoir cherché avec suffisamment d'ardeur une chose qui n'existe pas, les personnes survivant avec quelques centaines d'euros mensuels risquent donc une sanction et la suppression de leurs allocations de chômage.

Pluralité de modes de vie

Dans ce contexte, depuis des décennies des êtres humains vivent, travaillent, sont ensuite au chômage, se rendent utiles hors du salariat, reprennent pour un moment un travail salarié... et vont ensuite jouer la pièce de théâtre du contrôle dans les bureaux de l'Onem! Nous sommes face à des chômeurs que l'on veut monter contre les travailleurs, des travailleurs futurs chômeurs, des chômeurs futurs travailleurs, d'anciens futurs chômeurs devenus travailleurs travaillant à faire travailler des chômeurs futurs travailleurs et bientôt futurs chômeurs...

Dans cette brochure apparaissent des bribes de modes de vie, celui des intermittents du chômage pour les-



quels il faudrait trouver de nouveaux noms. On y trouve également un aperçu d'histoire politique, explorant les origines de cette solidarité envers les personnes dépourvues de revenus du travail, et décrivant le processus

de détournement du mécanisme par l'Etat, pour en arriver aux politiques disciplinaires et culpabilisantes d'aujourd'hui. Un voyage est également proposé au sein des institutions (organismes de placement, syndicats,

Office National de l'Emploi,...) où l'on peut parfois constater des craquements dans les consciences de tous les rouages du système.

Ils sont en échec !

Les plans successifs des autorités belges échouent systématiquement dans leur objectif annoncé : réduire le nombre de chômeurs en Belgique. Il serait bon aujourd'hui de reconnaître enfin l'échec et de cesser le report de responsabilité de la situation sociale et économique sur les personnes vivant les résultats de l'échec. Comme souvent, un dessin valant mieux qu'un long discours, vous

trouvez sur les deux pages suivantes un cliché clair du processus en vigueur depuis le grand tournant libéral des années 1980, réalisé avec application en Europe par les partis au pouvoir, de droite comme de gauche.

L'idéologie prévalant à la mise en place des politiques actuelles de l'emploi traverse tous les domaines de la vie quotidienne et touche tout le monde, car si l'on surveille et dirige le comportement des chômeurs, c'est aussi et avant tout pour discipliner le monde du travail. Chacune et chacun est concerné par ces politiques et la nécessité de les renverser: travailleurs d'usine, employés d'admini-

nistration, chômeurs des villes et des campagnes, gens de toutes origines et couleurs,... Faire son Choming-Out représente une invitation à casser le consensus et l'idéologie officielle sur cette question du travail et du non-travail, en portant partout les termes réels du débat et en pointant les responsables du marasme.

CHOMING-OUT

La brochure «*les désirs ne chôment pas*» est encartée dans le numéro de janvier 2011 du journal liégeois C4, voir <http://c4.certaine-gaite.org>. Pour recevoir un exemplaire de la brochure, voir le site <http://www.choming-out.collectifs.net>, ou contactez cette adresse : chomes@collectifs.net

DEPUIS 30 ANS...

Depuis 30 ans, des dizaines de gouvernements mènent des politiques «d'aide aux entreprises», aux investissements étrangers,...

À côté des mesures visant à diminuer le coût du travail, «d'emplois moins chers» (ci-joint) et des lois sur le travail intérimaire...

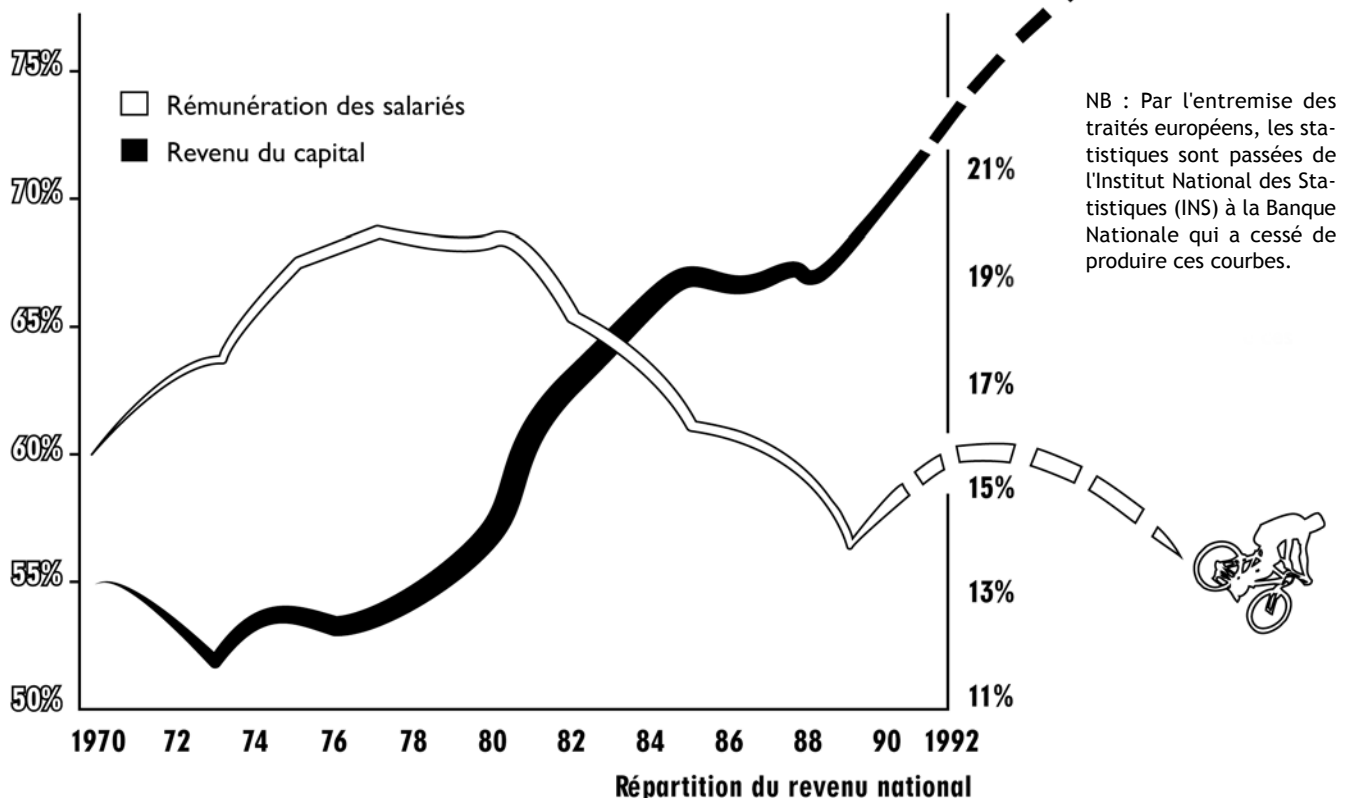
Il y a eu les réductions de cotisations sociales...

Il y eu les centres de coordination (défiscalisation)

puis les intérêts notionnels...

Et les différentes mesures fiscales pour «aider les riches particuliers».

Le résultat:



DEPUIS 30 ANS...

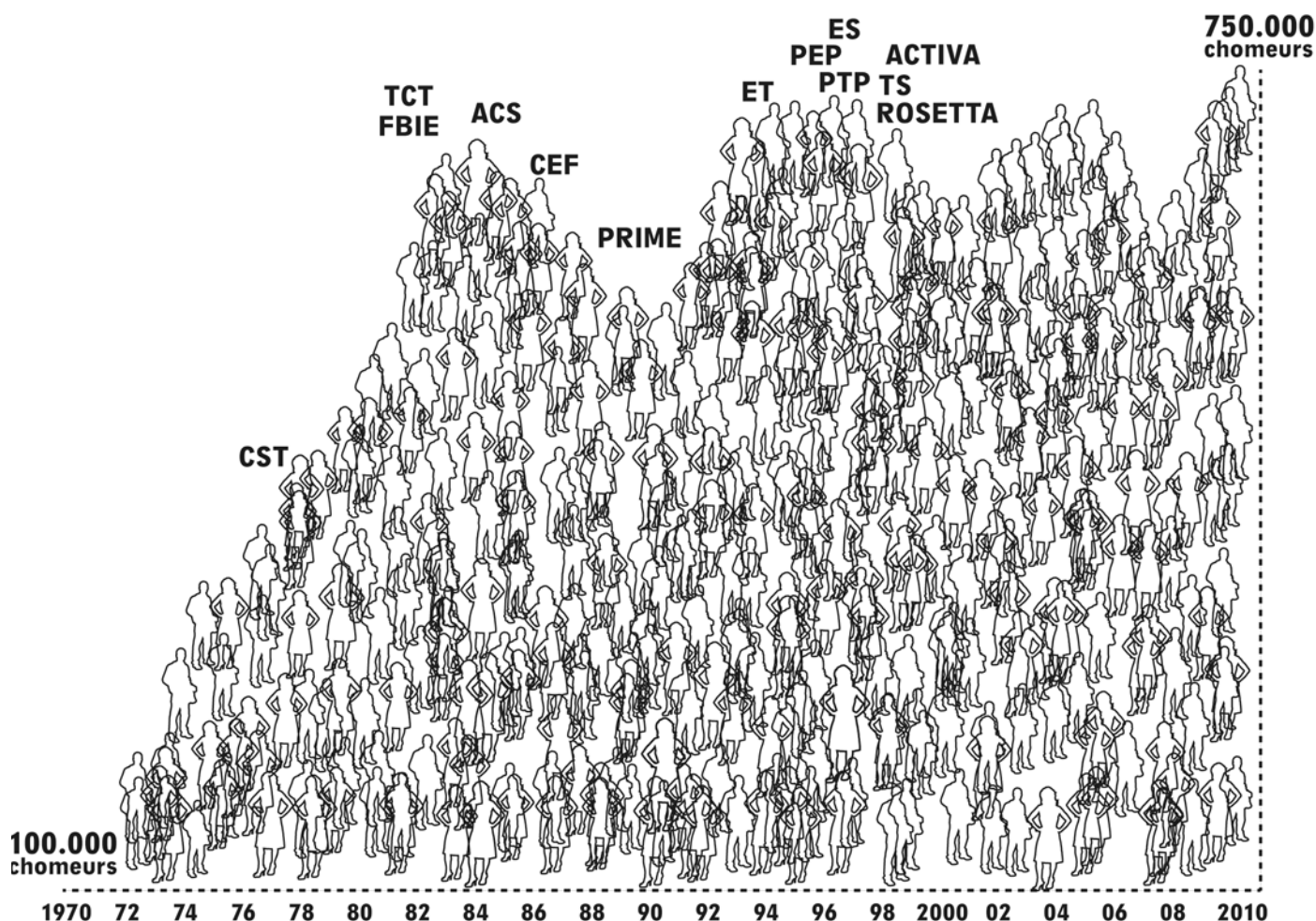
Depuis 30 ans, des dizaines de gouvernements mènent des politiques au nom du chômage ou – plus pervers – pour aider les chômeurs...

Quantités de plans, programmes, mesures lancées, prolongées, arrêtées portant des noms aussi tristes que Cadre spécial temporaire (CST, 1977), Fond budgétaire interdépartemental de promotion de l'emploi (FBIE, 1982), Troisième circuit de travail (TCT, 1982), Agents contractuels subventionnés (ACS, 1985), Projets régionaux d'insertion dans le marché de l'emploi (PRIME, 1990)...

Ou bien Convention emploi-formation (1987), Apprentissage industriel, Contrat de première expérience professionnelle (PEP, 1996), Stages des jeunes, Emplois tremplins (1994), Plan Rosetta (2000), Plan Activa (2000)...

ou encore Emplois services dits « emplois Smets » (1997), Programme de transition professionnelle (PTP, 1997), Titres services (1999), programme SINE...

Le résultat :



Rédacteur en chef: Almos Mihaly, avec la collaboration de Gwenaël Bréès, Mohamed Benzaouia, Raymond Boudru, Lucie Carton, Anne Delfaïrère, Isabelle Hochart, François Hubert, Thierry Kuyken, Olivia Lemmens, Jérôme Matagne, Meriem Mcharek, Philippe Meersseman, Pierre Meynaert, Nicolas Prignot, Hélène Quidbach, Dalila Riffi, Claire Scohier, Mathieu Sonck, Roland Van de Poel.
Imprimerie: Auspert & 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.

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.: 02/8930909. E-mail: info@ieb.be. Editeur responsable: Gwenaël Bréès, rue d'Edimbourg, 26, 1050 Bruxelles.

Un PRAS «démographique» pourquoi, et pour qui ?

Les projections du Bureau du Plan tirent la sonnette d'alarme sur un probable boom démographique à Bruxelles. Les problèmes récurrents de logements, d'infrastructures scolaires, de soins, etc., n'en seront que plus aigus. La Région tire profit de cette alerte pour préparer les esprits et faire passer au Parlement régional, un nouveau PRAS dit « *démographique* ». La logique voudrait pourtant que le PRDD, dont les ébauches tardent à se soumettre à la critique publique, soit d'abord publié. Pour la Région, modifier la PRAS avant le PRDD permettrait de gagner deux ans... et surtout de satisfaire des promoteurs immobiliers en quête de projets.

Dans la zone du « canal », par exemple, l'actuelle réglementation ne permet pas aux spéculateurs de construire à foison, nombreuses étant les zones réservées à de l'activité industrielle. Le boom démographique doit mener à la « *densification* » de ces zones, solution triviale dans le nouveau monde du développement durable. « *Construisons des tours pour mieux répondre au défi démographique et environnemental !* » est le nouveau leitmotiv. Pourtant, outre leur mauvaise réputation, les tours ne semblent pas aptes à répondre aux défis urbanistiques attendus. Elles s'avèrent inadaptées à la fonction logement et au mieux mettront sur le marché du logement inaccessible pour les nouveaux venus dont le profil est annoncé comme plutôt désargenté.

Le déficit énorme en logements sociaux ne sera pas résorbé par la construction de nouvelles tours qui, au vu des dernières réalisations ou projets dans le pipeline, servent d'enveloppe architecturale pour une couche supplémentaire de bureaux, nonobstant l'indigestion flagrante de la Région dans le tertiaire, ou pour des appartements de standing avec vue sur le canal. Dans le prolongement de cette vision idyllique, le PRAS

démographique, loin d'apporter une réponse à la crise aiguë du logement que nous connaissons, risque bien au contraire, de l'amplifier!



<http://rives.be/>