

BRUXELLES

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

Belgique - België
P.P.
1000 Bruxelles
1/148

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

N°262 - JANVIER/FÉVRIER 2013

EN MOUVEMENTS

HABITAT LÉGER

& MOBILE

L'AFFAIRE DES VOITURES QUI DISPARAISSENT

Une étude britannique fournit la solution pour diminuer les embouteillages : supprimer les routes !

p.14

PLAYDOYER POUR L'HABITAT

Les membres d'Association 21 émettent leurs revendications pour lutter contre la pauvreté par le droit au logement.

p.16

INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES

Le système bruxellois d'évaluation de l'impact environnemental des projets d'urbanisme doit être revu.

p.18

INTRO

Les habitats légers, mobiles et éphémères ont toujours été présents dans nos villes et villages, il ne s'agit pas d'un phénomène aussi marginal qu'on le laisse souvent croire. Par exemple, on estime à 3 000 les gens du voyage qui passent chaque année par la région bruxelloise (15 000 pour la Belgique). Nombre auquel il faudrait ajouter tous ceux qui pour des raisons multiples décident de faire appel à ce type d'habitat... Que ce soit l'itinérance des travailleurs, les grandes caravanes commerciales au XVIIIe, le nomadisme des ouvriers (travailleurs saisonniers), l'errance des populations, l'ingéniosité de bricoleurs sachant se donner de meilleures conditions de vie, ou tout simplement le goût pour des modes d'habiter peu compatibles avec les structures (et les coûts) de l'habitat traditionnel : ces phénomènes ne sont pas nouveaux et d'ailleurs ne sont pas toujours synonymes de précarité sociale.

Le choix de tels types d'habitat peut reposer sur la condition économique des habitants, leurs liens sociaux, leurs choix politiques/culturels, ou tout simplement sur l'idée qu'on se fait du confort. Des résidents aux statuts sociaux et culturels les plus divers (artisans, étudiants, chômeurs, ouvriers saisonniers, forains, collectifs politiques et/ou ruraux, voyageurs,...) habitent ainsi des structures économes, susceptibles de s'adapter à leurs besoins et leurs ressources ; qui parfois présentent l'avantage de la réversibilité

et souvent s'accompagnent de tentatives de développer des pratiques d'échange, des modes de vie plus autonomes ou collectifs, d'explorer d'autres façons de vivre...

La diversité des réalités qu'embrasse l'habitat « atypique » peut rendre illusoire la tentative de lui conférer une reconnaissance symbolique et légale sans procéder à des catégorisations. Cependant, reconnaître ces formes d'habitat comme une réponse populaire, inventive et créative à la crise du logement est une étape importante. Il s'agit de reconnaître et d'assumer des pratiques sociales jugées marginales ou utopiques. Le présent dossier nourrit cette réflexion, à la fois au travers de témoignages d'occupants de différents types d'habitats, ainsi que d'un tour de piste de la situation actuelle, notamment réglementaire, et des obstacles qu'elle oppose à ces autres modes d'habiter.

Il s'agit-là également d'une première salve réflexive dans une approche plus globale sur les questions de précarité liée au logement. Nous reviendrons donc à la charge cette automne avec un deuxième dossier portant plus précisément sur les normes qui maintiennent les individus dans l'isolement dans leur mode d'habiter, telles que les normes qui freinent la cohabitation. L'occasion aussi de traiter d'alternatives telles que l'habitat communautaire, partagé ou solidaire. ●

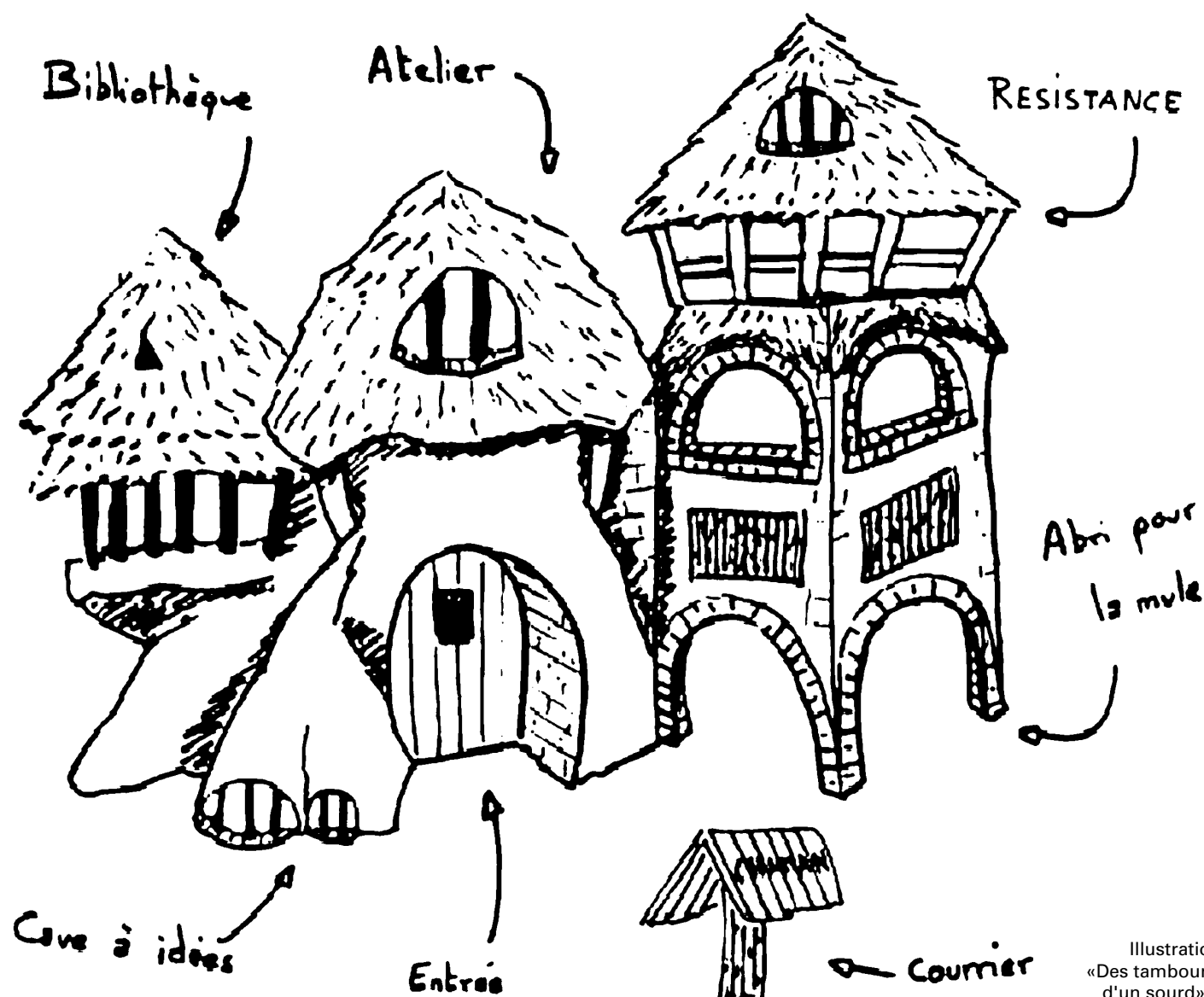


Illustration extraite de «Des tambours sur l'oreille d'un sourd» de Bigoudis.

CHERCHE TERRES D'ACCUEIL POUR HABITAT MOBILE



Chaque été, les médias nous informent de situations d'expulsion de gens du voyage, sommés de quitter en quelques heures à peine le terrain où ils tentaient de trouver asile avec leurs caravanes. Les terres d'accueil chez nous restent l'exception qu'il s'agisse de ceux qui veulent ou ne peuvent habiter autrement.



L'un des obstacles majeurs de ces habitats hors normes, qu'il s'agisse de yourtes, chalets, caravanes, containers ou autres tipis, est la possibilité de trouver un terrain où s'installer. La difficulté de trouver un endroit où se poser légalement rend souvent précaire la situation des usagers de ces habitats. Les lieux où s'installer en Belgique avec des caravanes ou une autre forme d'habitat ne sont pas légions. Et pourtant la problématique est loin d'être neuve.

LES TERRES PROMISES DES GENS DU VOYAGE

Dès 1982, un arrêté de l'exécutif de la Communauté française octroyait des fonds aux provinces, communes et autres pouvoirs subordonnés en vue de l'acquisition, l'aménagement et l'extension de terrains de campement en faveur de « nomades ». Cette subvention, toujours en vigueur, est susceptible de couvrir 60% du coût total des aménagements. En région wallonne, depuis 2003, l'article 44 du Code du logement assure la mise en œuvre de cette disposition^[1]. Mais rien de tel en région bruxelloise si ce n'est la résolution du Parlement bruxellois du 20 février 2004 relative à la création de plusieurs terrains de transit destinés aux gens du voyage. Selon cette résolution, il est demandé aux autorités compétentes « de sélectionner, d'affecter, d'aménager et d'équiper plusieurs terrains de transit d'une superficie minimale de 2 000 m² destinés au stationnement des gens du voyage pour une période n'excédant pas trois semaines ». Il leur est encore enjoint « d'aménager les terrains de transit, notamment en les stabilisant et

en assurant des voies d'accès et de manœuvre, et de les équiper d'arrivées d'eau, de bornes d'incendie et d'éclairage public », ainsi que « d'assurer le ramassage des immondices par les services de la Région ».

Huit ans plus tard, seule la Ville de Bruxelles a donné suite à cette résolution. En 2010, le Conseil communal de la Ville de Bruxelles a voté la mobilisation d'un crédit de 800 000 euros pour l'aménagement d'un terrain de 40 ares destiné aux gens du voyage à Haren, rue de la Grenouillette pour 21 emplacements avec sanitaires. Le terrain a été mis à disposition par le CPAS de Bruxelles pour une durée de 27 ans. Dès son ouverture en 2011, il a fait le plein de caravanes, signe évident de sa nécessité.

Mais moins d'un an plus tard, le 15 juillet 2012, en pleine période électorale (est-ce un hasard ?^[2]) La Ville annonce la fermeture du terrain pour cause de travaux de réfection durant 2 à 3 mois. Or il n'y a pas d'autres terrains d'accueil officiel en région bruxelloise si ce n'est un petit terrain à Molenbeek qui n'accueille que six familles et qui est en voie de fermeture : les habitants actuels peuvent y demeurer jusqu'à leur mort mais aucun nouvel occupant n'est accepté.

Les deux autres régions disposent de quelques terrains mais ils sont loin de répondre à la demande. La Flandre est la plus accueillante avec 29 sites publics résidentiels, offrant au total 469 emplacements, et 5 terrains publics de séjour temporaire (78 emplacements au total). Cette offre ne permet de couvrir qu'à peine 50 % des besoins, obligeant le plus souvent les familles à s'installer avec leurs caravanes sur des sites

privés, dans l'illégalité, en vivant donc sous la menace constante d'une expulsion^[3]. Quant à la Région wallonne, la situation y est particulièrement floue car s'il existe bien quelques terrains

LA GRENOUILLETTE



CLAIRE SCOHIER

Le terrain de la Grenouillette à Haren a été inauguré en octobre 2011. Une caravane peut s'y établir jusqu'à trois semaines (21 jours) d'affilée, et ce, au maximum trois fois par an. Chaque caravane reçoit une connexion distincte pour l'eau et l'électricité. Une place sur le site revient à 5 euros par jour par caravane. Le ramassage des déchets ménagers est inclus dans le prix. À l'arrivée, une caution de 100 euros est demandée.



aménagés, l'arbitraire reste la règle et les expulsions sont nombreuses.

Le résultat de ce déficit est que non seulement de nombreuses familles ne peuvent trouver où se loger légalement, mais en outre, les terrains existants sont surpeuplés, ce qui entraîne une dégradation des conditions de vie. Les communes qui ont créé des terrains sont confrontées à des taux d'occupation excessifs, avec les problèmes que cette situation génère. Ce qui dissuade les autres communes d'aménager à leur tour des terrains.

Si, outre les sites aménagés dans la durée pour l'habitat nomade, toutes les communes pouvaient accepter l'usage temporaire de terrains affectés provisoirement à l'accueil de ces habitats mobiles (grands parkings, terrains temporairement inoccupés, pâtures,...), cela constituerait sans nul doute une première avancée.

enfin, les autorités municipales pourront plus facilement refuser un permis d'urbanisme.

En 2004, la Flandre a modifié son Code du logement pour reconnaître la vie en roulotte et lui conférer la qualité de logement. La Région bruxelloise lui a emboîté le pas, mais nettement plus tardivement, par une ordonnance de janvier 2012 qui reconnaît l'habitat sur roulotte^[5]. Insuffisant, selon le Comité européen des droits sociaux ! En effet, cette reconnaissance ne s'est pas accompagnée d'une adaptation des critères qualitatifs du logement (salubrité, sécurité, habitabilité), de sorte que la grande majorité des caravanes peuvent être déclarées inhabitables. Vincent Lurquin, parlementaire bruxellois porteur de l'Ordonnance, avait d'ailleurs relevé ce danger : « nous pouvons modifier le Code du logement. Toutefois, il faudra veiller à ce que les normes de qualité ne s'appliquent pas dans leur intégralité à ce type d'habitat,

ces sites semi-sédentaires se heurtent encore bien plus aux questions de légalité que les sites d'accueil temporaire. Comme pour tout type d'usage du sol, le placement d'une caravane ou de tout autre habitat à demeure sur un terrain privé est soumis à l'obtention d'un permis d'urbanisme. En Belgique, le nombre de permis urbanistiques accordés par les communes à des familles de gens du voyage est particulièrement bas. La possibilité pour les gens du voyage de résider sur un terrain privé, même lorsqu'ils ont les moyens financiers d'en acheter ou d'en louer, reste largement théorique et ne permet absolument pas de compenser l'insuffisance de terrains publics.

Selon les informations de la FIDH, aucune famille n'est parvenue à obtenir un permis pour vivre en caravane sur un terrain privé en région wallonne (voir à ce sujet le témoignage dans l'encadré) ou bruxelloise. En Flandre, seules deux familles ont pu obtenir un tel permis pour placer une caravane sur leur terrain.

Habiter autrement est souvent stigmatisé ; on en parle en termes d'indignité, d'indécence, d'insalubrité, de trouble à la sécurité et à l'ordre public.

VERS UNE RECONNAISSANCE DE L'HABITAT MOBILE

L'inacceptabilité de la situation décrite ci-dessus fut dénoncée en 2010 par la Fédération internationale des Ligues des Droits de l'Homme (FIDH) auprès du Conseil de l'Europe. Le Comité européen des droits sociaux fit droit à la réclamation en mars 2012 constatant le manque de terrains disponibles et l'action insuffisante de l'État et des Régions pour y remédier^[4].

Le Comité releva également d'autres éléments de nature à fragiliser la situation des gens du voyage, notamment le fait que la caravane ne soit pas reconnue juridiquement comme un « logement ». Le référent principal reste l'habitat sédentaire avec diverses conséquences légales à la clé : leurs occupants peuvent être expulsés pour infraction aux règlements de police interdisant le stationnement d'un véhicule à la même place plus de 24 ou 48 heures ; n'étant pas un logement, la caravane peut d'office être considérée comme un habitat insalubre, quel que soit son état ;

sous peine de devoir fermer l'ensemble des caravanes »^[6]. La Région wallonne, elle, n'a toujours pas reconnu l'habitat sur roulotte comme logement^[7].

POUVOIR SE POSER PLUS LONGTEMPS

Pour certains, surtout en période de crise du logement, l'objectif premier n'est pas nécessairement de mener une vie nomade mais la possibilité de disposer d'un habitat bon marché adapté à un mode de vie moins normé ou adapté^[8]. De nombreux usagers des habitats mobiles sont loin d'être allergiques à une vie plus sédentaire et souhaiteraient avoir la possibilité de séjourner dans des sites plus stables. Les gens du voyage sont eux-mêmes à la recherche de ce qu'ils appellent les « terrains familiaux » vu les difficultés à trouver des terres de transit. Les « terrains familiaux » permettent de pérenniser l'attache à un territoire (scolarisation des enfants, domiciliation administrative, vie locale, liens sociaux) tout en pouvant se déplacer en fonction des opportunités professionnelles ou des occasions familiales. Mais

TÉMOIGNAGE D'UNE EXPULSION [1]

Le cas de la famille Landauer illustre la précarité de la situation des gens du voyage installés sur des terrains privés : en juillet 2011, cette famille s'est vu ordonner par la Région wallonne de transformer le chalet en abri de jardin et d'évacuer les caravanes du terrain où elle vivait et était domiciliée depuis 30 ans. Cette famille avait loué ce terrain pendant des années sans jamais être inquiétée d'une absence de permis d'urbanisme pour le chalet ou les caravanes. Elle en était devenue propriétaire trois ans auparavant, et payait depuis lors un revenu cadastral pour maison modeste pour le chalet, construit en 1988. La Région wallonne précisa dans un courrier daté du 22 juillet 2011 que la situation ne pourrait pas être régularisée et qu'un permis d'urbanisme ne serait pas délivré. La famille fut dès lors tenue de quitter les lieux pour le 22 février 2012, sous la menace de poursuites judiciaires par la Région.

1. Cas relaté par la Fédération internationale de la Ligue des Droits de l'Homme.



« ONE WEEK » DE BUSTER KEATON ET EDDIE CLINE, 1920.

DES INJONCTIONS PARADOXALES

La modification des normes n'est certainement pas suffisante. Alors que la loi française autorise de plus en plus des habitats légers, expérimentaux et d'urgence, les dispositifs d'expulsion se multiplient faisant preuve d'une ingérence disproportionnée au nom de la préservation de l'intérêt public. Tout le monde a gardé en mémoire la saga de l'été 2010 avec l'évacuation outrageante de 300 campements de Roms en France sur base d'une circulaire ultérieurement annulée partiellement par le Conseil d'État car la mesure ciblait les Roms. Un an plus tard, c'est l'adoption de la loi Loppsi II du 14 mars 2011 qui permet l'expulsion dans un délai de 48h des installations sans autorisation. Les autorités semblent reprendre des deux mains ce qu'elles ont concédé avec parcimonie. Certes la loi française oblige les communes à mettre en place des terrains d'accueil, mais ces terrains sont à l'écart, clôturés, surveillés ; ce sont des espaces de relégation. Les emplacements se trouvent régulièrement sur des échangeurs auto-routiers ou en zones polluées.

« Dépourvues de toute espèce d'attractivité ces aires dédiées à l'exercice du mode de vie en habitat mobile deviennent parfois des poches de non-mobilité pour ne pas dire des culs-de-sac sociaux. La pénurie de ces équipements sur l'ensemble du territoire, conjuguée à la menace d'expulsion qui pèse sur les familles en dehors de ces sites aménagés, génère des stratégies d'appropriation des aires d'accueil par certaines familles (paiement d'emplacements laissés vacants le temps d'un déplacement car ne voulant pas se retrouver sans solution d'accueil à leur retour, transmission d'emplacements au sein d'un même groupe, occupation annuelle des aires par celles n'ayant plus de moyens ou l'énergie de pratiquer le voyage...). Lorsque la présence tzigane ne se renouvelle pas, lorsque la circulation n'a plus sa place sur ces aires, les pouvoirs publics s'en mêlent en réactivant la mobilité comme principe conditionnant l'existence de ces lieux. C'est en cela que l'aire d'accueil est bien le terrain des Gadjés : elle est voulue, conçue, construite et gérée par eux »^[9].

« A se demander si la loi ne sert pas plus à cantonner les voyageurs dans des espaces définis et à donner le pouvoir de les expulser partout ailleurs »^[10]. Chez nous, Céline Romainville et Nicolas Bernard résument ainsi « le lourd destin des gens du voyage : leur mode de vie ambulante éveille soupçons, méfiance et hostilité [...] mais voudraient-ils s'installer, on les en empêche également. »

VERS UNE SÉDENTARISATION DES PRATIQUES

Sous l'angle juridique, il s'agit sans doute de reconnaître administrativement la place d'un type d'habitat aujourd'hui discriminé alors que sa pratique se généralise notamment avec la crise du logement. Sur un plan politique, il s'agit de trouver des réponses de droit commun, dans une philosophie de biens communs et sans stigmatiser l'une ou l'autre catégorie, tout en trouvant des réponses adaptées et évolutives sans tomber dans les normativités supra-contrôlantes. Alors qu'aucun gouvernement ne trouve les moyens de produire suffisamment de logements accessibles dans des délais acceptables, il apparaît tout simplement inique d'appliquer strictement des règlements d'urbanisme pour expulser des personnes de ce qu'elles ont pu se donner comme logement. On y verra un parallélisme évident avec la pression exercée aujourd'hui sur les chômeurs pour leur enjoindre de travailler alors que la crise économique nous confronte à une large pénurie d'emplois.

En France, des maires et des tribunaux ont pris fait et cause pour des habitats précaires. En Ariège, à Arrout, en 2008, le maire a considéré, concernant une yourte installée sur un terrain privé sans autorisation et permis que « le manque criant de locations et les prix prohibitifs des logements actuels pénalisent l'installation de populations en quête d'un domicile. Le droit au choix d'une habitation modeste n'est rien d'autre qu'une expression des libertés fondamentales ».

L'habitat léger ne doit pas être un prétexte pour éviter des logements sociaux et ne doit pas se développer faute de mieux^[11]. Ses utilisateurs doivent pouvoir accéder à un logement classique s'ils le souhaitent. Mais nombreux sont ceux qui voient l'habitat léger comme une façon d'accéder à la propriété et qui vivraient comme une régression sociale le retour au locatif surtout si c'est pour rejoindre une barre déshumanisée. Habiter autrement est souvent stigmatisé ; on en parle en termes d'indignité, d'indécence, d'insalubrité, de trouble à la sécurité et à l'ordre public. Or, c'est souvent moins la précarité de l'habitat qui fragilise les populations que les mesures stigmatisantes et contrôlantes prises à leur égard. ●

CLAIRE SCOHIER

1. En Flandre, les communes qui souhaitent aménager un terrain sont subventionnées à hauteur de 90 %. A l'heure actuelle, la Région bruxelloise prévoit bien une subvention de 13 000 euros, nettement trop peu !

2. Ahmed Ahkim, directeur du Centre de Médiation des Gens du Voyage en Wallonie (CMGVW) faisait remarquer durant l'été 2012 que le nombre de fermetures de terrains destinés aux gens du voyage était en hausse en cette période préélectorale dans plusieurs communes, tout comme en 2006, année des dernières élections communales et d'ajouter que « Contrairement à l'idée reçue selon laquelle la population serait inquiète de la présence des nomades, c'est davantage l'expulsion de ces personnes qui suscite l'angoisse car elle laisse penser que les gens du voyage sont une source de problèmes ».

3. En effet, l'installation sur un site privé nécessite l'octroi d'un permis d'urbanisme or seuls deux sites résidentiels privés disposent d'un permis d'urbanisme pour ce type d'habitat.

4. En France, depuis la loi dite Besson du 31 mai 1990, chaque municipalité comptant plus de 5 000 habitants doit prévoir les conditions de passage et de séjour des gens du voyage sur son territoire, par la réservation de terrains aménagés à cet effet.

5. L'ordonnance du Parlement bruxellois du 1er mars 2012 (MB 14 mars 2012) a inséré un art. 2, 28° dans le Code bruxellois du logement pour reconnaître la caravane comme habitat : « *Habitat itinérant : habitation sur roues, caractérisée par sa mobilité, abritant de manière permanente et non récréative un ménage itinérant ou semi-itinérant* ». Il ressort de cette définition que l'habitat itinérant n'est pas à confondre avec les caravanes et autres motorhomes de loisir, ni avec les habitats permanents. Ceux-ci sont exclus du champ d'application de la présente ordonnance. Il est cependant précisé que l'habitation itinérante ne perd pas cette qualité par son stationnement en un même lieu durant une partie de l'année.

6. Question orale de M. Vincent Lurquin à M. Christos Doukeridis, concernant « *le droit à l'habitat des gens du voyage* » du 23 mars 2010.

7. Toutefois un article 44bis à intégrer dans le Code du logement serait en préparation et viserait à créer des zones franches d'habitat c-à-d. des espaces accessibles à un logement mobile ou à un habitat qui n'est pas un logement.

8. Tout le monde a encore en mémoire, il y a deux hivers de cela, la situation d'une dizaine de familles résidant en caravane sur un terrain privé à Neder-Over-Heembeek et menacées d'expulsion suite à la vente du bout de terrain qu'ils occupaient, pour certains, depuis plus de 30 ans.

9. Gaëlla Loiseau, « *L'habitat mobile : histoire d'un apprivoisement, Regards croisés sur l'habitat léger/mobile* », 2012, p. 25.

10. Clément David, « *Le droit au logement pour les usagers d'habitations légères ou mobiles* », Regards croisés sur l'habitat léger/mobile, 2012, p.124.

11. Le législateur bruxellois a veillé à prévenir cette dérive qui amènerait les autorités à compenser le déficit de logements « à finalité sociale » par de l'habitat mobile meilleur marché. En effet, l'ordonnance reconnaissant l'habitat itinérant précise que ni les opérateurs immobiliers publics, ni la SDRB, ni les AIS ne compteront dans leur parc de logements du logement prenant une forme itinérante.

DES TERRES D'ACCUEIL CONFORMES AU PLAN RÉGIONAL D'AFFECTATION DU SOL (PRAS)

Les terrains aménagés pour les gens du voyage peuvent être légalement implantés dans l'ensemble des zones du PRAS. C'est l'enseignement que l'on peut tirer de l'arrêt du Conseil d'Etat n° 26.986 d'octobre 1986. Il y est dit pour droit que ce type d'installation relève de l'équipement communautaire et d'utilité publique. Cela fait de ces terrains des « équipements d'intérêt collectif ou de service public » au sens du PRAS, admissibles dans toutes les zones. Cette analyse a été confirmée par le secrétaire d'État régional à l'urbanisme qui concluait en ces termes : « *Cette conception devrait permettre qu'ils soient théoriquement admis dans toutes les zones, pour autant que les communes acceptent de les accueillir sur un terrain relevant de leur compétence.* »

LE CONTAINER,

AU RAYON DES «UTOPIES RÉALISABLES» ?

Les containers, ces briques de Lego géantes qui voyagent de port en port, ces caissons métalliques qui s'empilent sur bateaux et trains, s'entassent dans les usines ou les chantiers, font-ils partie d'une réflexion sur l'accès équitable au logement ?

PAUL STANKEV IN «ARCHITECTURE DE CONTAINERS»



Chaque année, de par le monde, de nombreux containers sont mis en vente par les compagnies maritimes ou les sociétés de transport qui les détiennent. Soit parce qu'au bout d'une quinzaine d'années d'usage ils ne sont plus suffisamment résistants pour le transport maritime, soit parce qu'ils proviennent de régions fortement exportatrices de marchandises vers des régions qui exportent peu et qu'il coûterait trop cher de les faire voyager à vide vers leur pays d'origine. Ce phénomène ne cesse de s'amplifier, et le nombre de containers «dernier voyage» d'augmenter. Retirés du circuit, ils sont revendus à des tarifs très bon marché (un container «dernier voyage» se vend entre 500 et 1 000 euros), même s'ils sont encore en parfait état. Ils connaissent ainsi une seconde vie, que ce soit dans le transport terrestre, comme entrepôt provisoire ou comme bureau de chantier, mais aussi pour des usages aussi divers qu'inédits : on recense de par le monde de nombreux projets ayant transformé des containers en commerce de détail, restaurant temporaire, crèche, musée, galerie d'art, café, chalet, case créole, sauna, chapelle, installation sanitaire, maison de plage, terminal portuaire de passagers, etc. À Bruxelles, un «Publik Container» avait par exemple pris place en 2008 au beau milieu de la place Liedts à Schaerbeek. Il s'agissait d'un projet culturel participatif et temporaire (deux mois) voulant favoriser l'expression des habitants sur l'espace public : le container servait à la fois d'espace de rencontre, d'enregistrement sonore et de studio photo. Une expérience du même type fut entreprise trois ans plus tard sur la place Houwaert à Saint-Josse : le container servait alors tour à tour d'espace d'exposition, de performance ou de studio radio.

GADGET DESIGN OU ARCHITECTURE DE SURVIE ?

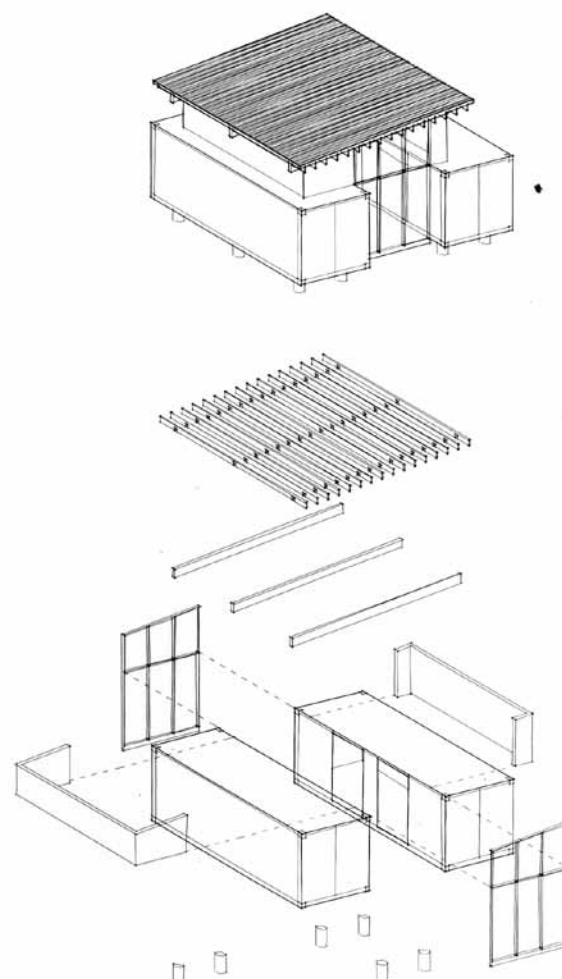
Apparu pour le transport de marchandises lors de la Révolution industrielle, le container a été aussi pensé à ses origines pour être utilisé comme laboratoire ou logement lors d'expéditions

scientifiques dans des régions aux conditions climatiques très rudes. Il est donc très robuste. Cela a peu à peu donné l'idée à des architectes de l'utiliser comme élément principal de maisons prévues pour être habitées à long terme. Jusqu'à présent, l'architecture de containers semble avoir principalement séduit des personnes proches du monde des arts en général, du design ou de l'architecture en particulier. Des maisons containers, souvent situées à la campagne, s'étalent régulièrement dans les magazines d'architecture et de plus en plus souvent sur des sites d'agences immobilières qui vantent leurs mérites en termes de *design* et de *fait sur mesure*. En ce sens, l'habitat de containers peut apparaître comme un phénomène plutôt rural, individualiste et n'intéressant qu'une certaine élite. La reconversion de ces grandes boîtes métalliques en logements présente une esthétique extérieure pas communément appréciée et implique des modes d'habiter qui ne conviennent pas à n'importe quel ménage.

Il n'empêche, ce type d'habitat recèle un potentiel dépassant largement les classes sociales aisées et «créatives». Son intérêt est multiple et parfaitement compatible avec l'environnement urbain. Constructible très rapidement, il demande une intervention architecturale minimale. Sa transformation est accessible aux bricoleurs amateurs d'auto-construction, qui peuvent ainsi adapter leur habitat à leurs besoins tout en se passant du coût de nombreux intermédiaires et corps de métiers. Une maison familiale en containers a par exemple été construite au Canada à l'aide d'un manuel trouvé sur internet. Modulable et transformable à souhait, le container existe en différentes tailles pouvant très facilement composer des pièces de 14 m² ou 28 m², faciles à emboîter et à superposer entre elles. En Bretagne, un couple a récemment auto-construit sa maison de 110 m² en 18 mois et pour un coût total de 85.000 euros...

Le container pourrait bien constituer le moyen de concrétiser quelques-uns des projets d'architecture mobile et légère dont regorgent certaines publications spécialisées des années

1950 à 1970, et qui préféraient imaginer que nos villes deviendraient flexibles, modulables et organiques plutôt qu'en perpétuelle démolition-reconstruction. Certaines de ces idées s'affichaient comme utopistes, d'autres se revendiquaient des «utopies réalisables». On songe aux «unités d'habitation mobile» censées répondre au boom démographique par l'installation de maisons containers par exemple sur des terrains jugés non constructibles ; à «l'architecture



source : *Architecture de containers*, de JURE KOTNICK, éd. Links Books, 2008.

industrialisée poétisée» luttant contre la monotonie et promouvant l'implication des habitants dans les choix architecturaux ; ou encore à la pensée de Yona Friedman préconisant une «architecture de survie», mobile, qui donne une place centrale à l'habitant et reconsidère le rôle de l'architecte comme un simple conseiller tendant à s'effacer le plus possible. Certains de ces projets, jamais réalisés ou restés à l'état de prototypes, étaient prévus pour être montables en un temps record, à l'image de la «Maison de week-end» (sorte de grande tente de bois et de métal) conçue en 1935 par Charlotte Perriand, du «Refuge bivouac» (pouvant être assemblé et monté en quatre jours) pensé un an plus tard par la même architecte, ou encore de la «Maison des jours meilleurs» (grande de 57 m², installable en sept heures et fabriquée selon des procédés industriels, elle se heurta au refus des homologations officielles pour une production en série) imaginée par Jean Prouvé en 1956 en réponse à l'appel de l'abbé Pierre pour venir en aide aux sans-abri.

S'il ne constitue pas un type d'habitat aussi nomade que le camion ou le mobilhome, le container est en effet déplaçable, un peu à l'image d'une grosse caravane... sauf qu'il n'est

appartement et d'un accompagnement social pendant une période allant d'une nuit à trois mois (contre un loyer de 11 euros par jour + 4 euros par personne). En ce sens, cette initiative encore inédite à Bruxelles se distingue des logements de transit (plus courants bien qu'en nombre encore largement insuffisant), destinés pour leur part à faire face à des situations humaines d'insalubrité, de «sans-abrisme» ou de surendettement et qui accueillent leurs hôtes pour des périodes plus longues. Quoi qu'il en soit, on perçoit aisément l'intérêt que représente la construction en containers pour ce type de logements. Ce n'est pas le seul...

Récemment, une unité de la faculté d'architecture La Cambre-Horta a mis en avant le potentiel de la construction modulaire comme solution au relogement d'habitants de logements sociaux, lorsque ceux-ci subissent des travaux de rénovation. De son côté, l'Université libre de Bruxelles examine en ce moment des projets de logements étudiants pour pallier à la pénurie de logements étudiants, à l'image de certaines cités étudiantes bâties de la sorte aux Pays-Bas et en France et où les espaces proposés sont deux fois plus spacieux et plus abordables que les kots habituels.

Le container présente des avantages qui ne sauraient être négligés dans une réflexion sur la production de logements bon marché.

pas transportable avec une voiture mais bien par bateau, train, camion et même à cheval. Plus modulable qu'une maison en bois, plus solide et étanche qu'une yourte, plus écologique et surtout moins cher qu'une construction traditionnelle (car il s'agit d'une structure toute faite et recyclée), il présente des avantages qui ne sauraient être négligés dans une réflexion sur la production de logements bon marché, temporaires ou à long terme. En effet, lorsqu'on additionne le prix d'achat d'un container aux frais de transformation et d'adaptation nécessaires pour répondre aux besoins de l'habitat (isolation, aération,...), le coût de ce type de logement avoisine 50 % du prix d'une construction traditionnelle. Face à la crise du logement et à l'incapacité des autorités de construire massivement des logements publics pour y remédier, peut-on négliger une telle piste ?

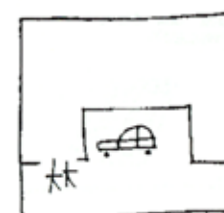
VIENS CHEZ MOI, J'HABITE UN MODULAIRE

S'il existe de rares expériences d'habitat modulaire par chez nous, aucune à notre connaissance n'a été réalisée avec des containers. Il y a quelques années, la Commune de Molenbeek étudia bien la possibilité de construire de la sorte un lieu d'hébergement temporaire et d'urgence, mais le projet prit une autre forme. Il vit le jour fin 2009, sous le nom d'Hôtel social communal : situé le long du canal dans le quartier Heyvaert, il est composé de 500 m² rendus modulables de façon à pouvoir accueillir à la fois des personnes seules et des ménages de différentes tailles. Il permet le relogement d'urgence de personnes victimes de la perte soudaine et imprévue de leur habitation (incendie, inondation, effondrement, violences familiales,...), le temps de trouver une solution durable. Les hôtes peuvent y bénéficier d'un

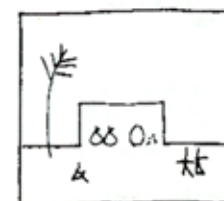
L'idée de lancer ce type d'expérience d'habitat bon marché fait donc tout doucement son chemin à Bruxelles. Mais de l'idée à la concrétisation, il y a un pas qui ne semble pas toujours évident à franchir. En témoigne l'expérience de ces locataires qui, confrontés à la hausse des loyers, cherchèrent à y remédier en se regroupant autour du projet de construire un ensemble de logements-containers. En 2008, ils avaient étudié les possibilités pratiques et financières d'un tel habitat groupé : ils pouvaient intégralement financer la construction de leurs logements et, selon l'architecte qui les soutenait, en toute conformité et dans le respect des procédures légales. Mais il leur fallait trouver un terrain, impayable avec leurs revenus au prix du marché privé bruxellois. Ils constituèrent donc un dossier pour porter leur projet auprès de différentes communes, dans l'espoir que l'une d'entre elles se montre intéressée par son caractère prototypique et accepte de mettre un terrain public à leur disposition, voire simplement de les aiguiller et les soutenir pour obtenir un terrain privé. Cela pouvait être une parcelle ou une partie de terrain, d'une surface au sol de minimum 50 m², en attente de projet, qui aurait été mise à disposition de manière précaire ou contre un loyer modéré. L'idée, qui paraissait simple et bonne, ne trouva ni soutien ni écho auprès des communes contactées.

Ce projet abandonné révèle que l'apparente accessibilité et simplicité d'une telle «utopie réalisable» butte à la fois sur une frilosité toujours bien ancrée à Bruxelles à l'égard d'expériences atypiques, et sur une difficulté majeure : trouver un terrain. Même si les adeptes du logement modulaire souligneront que les maisons containers peuvent tout aussi bien s'installer sur des toitures plates ! ●

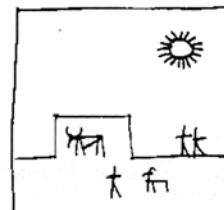
GWENAËL BREËS



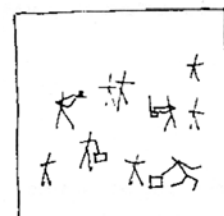
UN GARAGE OU UN HANGAR,



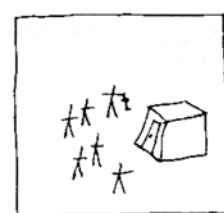
UN MAGASIN DE VIVRES,



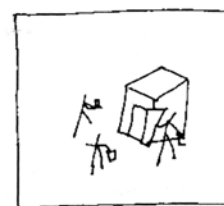
OU UNE ÉTABLE



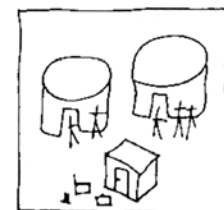
SONT DES ENCLOSES RÉSERVÉES
À DES OBJETS OU À DES ANIMAUX.



TOUS LE MONDE
POSSÈDE DES OBJETS QUI ONT BEAUCOUP DE VALEUR
À SES PROPRES YEUX



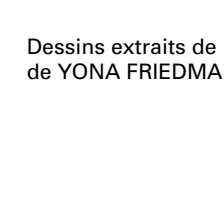
ET A PEUR QUE LES AUTRES LES VOLENT.



DONC CHAQUE FAMILLE
DOIT POSSÉDER UN "COFFRE FORT" :

UN CABINET AUX MURS SOLIDES
MUNI D'UNE PORTE QUI FERME À CLÉ,

AFIN D'Y GARDER LES OBJETS
QUI LUI SONT PRÉCIEUX.



IL Y AURA ALORS DES PIÈCES
POUR LES PERSONNES

ET UNE PIÈCE RÉSERVÉE AU "TRÉSOR".

Dessins extraits de *L'architecture de survie*,
de YONA FRIEDMAN, éd. de l'Eclat, 2003.



HABITANTS D'EAU DOUCE AU BASSIN DE BIESTEBROECK

Une petite communauté de bateaux-logements est installée à la Digue du Canal à Anderlecht. 22 péniches s'y sont établies en résidence permanente et constituent l'unique zone d'habitat fluvial à Bruxelles.



De mémoire de batelier, il y avait déjà des péniches sur ce quai à la fin de la dernière guerre. A cet endroit, la largeur du canal permettait à des péniches de se garer le long de la berge tout en laissant les bateaux se croiser sans difficulté.

Les premiers à s'établir le long du canal furent d'anciens bateliers qui transformaient leurs cales en espace habitable. Certaines péniches ont 5 mètres de large et permettent un cloisonnement en chambres et lieux de vie assez spacieux. Petit à petit, d'autres gens ont racheté le bateau des anciens bateliers et commencé à aménager les quais devant leur résidence.

Le Port de Bruxelles étant propriétaire des quais, chaque péniche payait un loyer au pro rata de sa longueur. Mais dans les années 80, le Port a décidé de mettre fin à cet arrangement sous prétexte que ces péniches faisaient tache dans le paysage, en raison surtout de bateaux poubelles qui traînaient là sans entretien.

Cette décision du Port a poussé tous les habitants des péniches à se défendre au sein d'une association qui s'est appelée Défense de l'Habitat fluvial et son Environnement. Les habitants ont commencé à négocier tous ensemble avec le

Port et ils ont obtenu un contrat de concession qui gère l'espace entre les deux ponts Paepsem et Marchand et fixe un montant annuel qui est divisé entre différents locataires en fonction de la longueur de leur bateau.

Comme d'autres demeures mobiles, les bateaux sont considérés comme du logement à part entière pour autant qu'ils ne soient pas destinés à la navigation de plaisance ou commerciale. A Bruxelles, toutes les péniches qui se trouvent dans le bief ne peuvent être destinées qu'au logement. Ce statut de bateau-logement implique que l'occupant a le droit de se domicilier dans la commune où se trouve sa résidence principale, c'est-à-dire là où il vit la plus grande partie de l'année. Les occupants de la Digue du Canal sont donc légalement inscrits au registre de la population de la commune d'Anderlecht.

A Bruxelles, les péniches peuvent néanmoins se déplacer, c'est le cas pour les vacances ou pour les réparations. De même, ils peuvent recevoir la visite d'autres péniches venant d'autres sites de bateaux-logements, dont le plus proche est celui de Ronquières. Contrairement à la Wallonie où les lieux et le nombre de bateaux-logements sont plus importants, les péniches

bruxelloises sont rassemblées en un même espace et ont un seul interlocuteur pour les négociations sur les conditions de leur habitat. Celles-ci portent surtout sur les questions de sécurité, de salubrité et d'entretien des abords. Extrêmement minoritaire à Bruxelles, l'habitat fluvial n'est pas traité particulièrement par le Code du Logement. Mais les bons contacts avec la principale autorité publique, le Port de Bruxelles, ont permis de résoudre les problèmes au fil du temps. Par exemple, les équipements, inexistant dans les années 70, se sont développés progressivement. Le raccordement à l'électricité ne date que de 1998. Le téléphone est venu par après, et plus récemment Internet a été installé gratuitement.

Mais le contexte de spéculation immobilière sur les abords du canal pourrait remettre en question la zone d'habitat fluvial. Des projets de logements de standing font leur apparition au bassin de Biestebroek.

Le projet de PRAS démographique envisage de transformer une partie de cette zone d'industries urbaines au bord du canal en zone d'entreprises en milieu urbain (zone mixte où les terrains industriels pourraient être réaffectés pour partie en logements et bureaux). Sur cette



ALMOS MIHALY



TÉMOIGNAGE

À BORD AVEC JACQUES PRALLE

PRÉSIDENT DE L'ASBL DÉFENSE DE L'HABITAT FLUVIAL ET DE SON ENVIRONNEMENT

Qu'est-ce qui vous a personnellement amené à vous installer ici?

Disons que il y a 20 ans, je cherchais un logement et je connaissais des gens qui habitaient ici. J'ai eu l'occasion d'acheter une petite péniche de 20 mètres de long pour une croûte de pain car ce n'était pas encore la mode à l'époque. Et puis d'un autre côté, en devenant propriétaire je voulais vivre mes délires de décoration et j'ai donc fait l'aménagement et la finition que je voulais ...

Vous avez pu vous domicilier ici ?

Au début, la commune ne voulait pas reconnaître qu'on était des « habitants de fait ». Il a fallu d'abord créer une adresse commune – nous avons tous été domiciliés au numéro 0 de la Digue ! – puis on a convenu avec la Poste d'une numérotation pour chaque emplacement de bateaux. Désormais, nous recevons notre courrier, y compris nos contributions. Le bateau est notre résidence principale et à ce titre nous sommes inscrits au registre de la population à Anderlecht.

Quelles sont les contraintes liées à un bateau habitable ?

Il y a un contrôle technique parce qu'il y a une réglementation qui existe en matière de navigation de bateaux. Il y a des exigences strictes au niveau de la coque. Tous les bateaux qui sont ici ont été sondés à la demande du Port de Bruxelles. C'est comme un contrôle technique où l'on vérifie l'état du bateau.

Quand je l'ai acheté, je l'ai aménagé avec les moyens que j'avais. Ça nécessite une grande connaissance en bricolage, il faut au moins savoir souder. L'entretien du bateau est continu. Vers 2005, j'étais un peu plus à l'aise financièrement et je suis repartis en chantier pour refaire le fond.

Êtes-vous raccordé aux services d'eau, gaz, électricité?

Nous n'avons pas de raccordement au gaz. Ici nous nous chauffons avec un poêle à pellets. Fin des années 90, l'ASBL a demandé un raccordement à d'électricité. Le Port a accepté de financer les travaux qu'on lui rembourse chaque année.

Quand je suis arrivé ici en 1987, il n'y avait pas d'électricité. C'était la débrouille : groupe électrogène, convertisseur, batteries et même des éoliennes. J'avais moi-même un groupe électrogène. Ça nous a appris à considérer l'électricité d'une façon tout à fait différente. On allume la lumière dans une pièce et on éteint dans l'autre, sinon au bout de 2 heures les batteries sont plates.

Même chose pour l'eau, car on n'est pas raccordé directement mais nous avons des citernes alimentées par l'eau de ville. Comme chaque goutte compte, j'ai aussi opté pour des toilettes sèches. Ça apprend à mieux gérer les ressources.

La nécessité vous a amené à vous organiser collectivement ?

On a toujours fait des choses ensemble tout en restant individualistes. Par exemple en 2010 quand il y a eu le débordement du canal, nous sommes allés chez les uns et les autres et on veillait mutuellement à ce que certains bateaux qui risquaient de se poser sur le quai soient repoussés pour qu'ils restent bien dans l'eau. Ce n'est pas les genres de choses qu'on fait tout seul ici avec des bateaux de 70 à 300 tonnes...

Quelles nuisances subissez-vous?

Principalement les remous causés par les bateaux qui passent trop vite. Ça fait tout bouger. Malgré la réglementation pour limiter la vitesse, une péniche a failli couler à cause d'un bateau qui faisait de l'excès de vitesse. Autrement, nous subissons le bruit d'un car-wash installé un peu plus loin. Le samedi et dimanche, ils lavent les voitures en mettant la musique très fort et il y a aussi beaucoup de papiers qui volent dans l'air et s'éparpillent chez nous.

Vous sentez-vous menacés par les projets de reconversion d'entreprises en logement de standing?

Dans le court terme, non, mais pour le moyen et le long terme c'est difficile à dire. Les terrains ici ont un problème considérable de pollution. On voit mal avec la crise actuelle que ce genre de projet pharaonique puisse trouver des investisseurs et encore moins l'aval du Port qui défend la fonction économique sur ses terrains.

Comment voyez-vous votre avenir ici?

Il faut être attentif en permanence pour protéger notre situation. Il n'y a pas si longtemps, il a fallu tout renégocier. Nous essayons d'être vigilants à la gestion. Le nouveau contrat stipule que 6 mois avant l'échéance, il faut faire la demande de renouvellement et si dans 3 mois on a pas de nouvelles, le bail est reconduit d'office. Ce qui était le cas le 29 novembre puisque le contrat se terminait le 29 février. Et donc nous avons fait la fête car on est reparti pour 9 ans. Nous espérons éviter les circonstances ou les cas de force majeure qui remettraient en question notre installation ici. ●

disposition du PRAS, la CRD (Conseil régional de Développement) a remis un avis mitigé soucieux de préserver les espaces industriels à Bruxelles. Dans le même sens, le Port de Bruxelles voudrait garder la maîtrise des quais le long du canal pour les fonctions liées au transport fluvial et pas pour du logement de luxe.

Paradoxalement, les habitants des péniches sont protégés par leur environnement peu adapté à l'implantation de nouveaux logements à cause de la pollution des sols. Pour créer des marinas, des tours et de grands projets immobiliers, l'opération de dépollution des sols nécessiterait des investissements qui devraient dissuader la réaffectation des sites industriels. Par ailleurs, les abords du canal et du boulevard Industriel sont placés en zone Seveso, c.à.d. zone où sont implantées des installations de dépôts de carburants susceptibles de provoquer des accidents de grande ampleur. Cet environnement est compatible avec l'habitat fluvial mais pas avec un projet immobilier.

Les péniches pourraient donc encore longtemps flotter à l'ombre des activités du canal. ●

MOHAMED BENZAOUIA
ET ALMOS MIHALY



CHANTAL LEROY

TÉMOIGNAGE UN CHALET DANS LES ARDENNES

De la Suisse de mon enfance en passant par le Chili, les aléas de l'existence m'ont portée jusque dans les Ardennes. Là j'ai fait le choix d'enfin m'établir et malgré les embûches, j'ai osé relever un défi : devenir propriétaire de mon bien et être enfin libre d'habiter où et comme j'en avais envie.



En 1993, j'étais étudiante à Namur mais déjà le montant du loyer dépassait la moitié du revenu que je recevais du CPAS. En 1996, j'ai trouvé du travail dans les Ardennes. Hélas, même avec un salaire, il m'a été difficile de trouver un logement, les propriétaires donnant priorité aux couples avec deux salaires. J'ai campé quelques mois sur mon lieu de travail, puis j'ai trouvé une location temporaire et enfin j'ai pu louer une maison à Neufchâteau. Cela m'a permis de tenter de refonder un couple. Malheureusement en 1999 mon compagnon et ses trois garçons me quittèrent après un essai infructueux de famille recomposée. J'avais déjà un fils et étais enceinte à ce moment, cependant je n'avais plus besoin de cette grande maison qui ne représentait qu'un rêve brisé et j'ai mis fin au bail.

Sans logement, j'ai été accueillie par une amie à Anvers, où ma fille est née. Peu après, j'ai trouvé un appartement, où m'a rejoint mon fils. Nous ne parlions pas néerlandais, l'inscription dans une école était presque impossible, la juge de la jeunesse nous a conseillés de repartir en Wallonie. J'ai donc tenté un retour dans les Ardennes, que j'aimais vraiment, mais je n'avais pas de garantie locative. Les propriétaires rechignent à accepter une garantie du CPAS : je me suis alors retrouvée en maison d'accueil, expérience infantilissante que je ne voudrai jamais revivre. Finalement, j'ai trouvé une maison à louer dans la Basse-Sambre. J'ai retrouvé un peu de stabilité, ma fille est allée à l'école tout près. Mais cinq ans plus tard, le propriétaire n'a pas voulu faire les travaux nécessaires et quand j'ai insisté, il m'a donné mon préavis. Me voilà donc encore obligée de chercher un logement. Je n'en pouvais plus. J'avais au moins déménagé dix fois, j'avais tant besoin de déposer mes valises. J'ai fait un premier essai pour acquérir une petite maison du village, mais sans succès. Les loyers avaient

encore augmenté pendant ces cinq ans, contrairement à mes revenus. Une amie m'a proposé de louer temporairement son chalet composé de deux caravanes résidentielles reliées et recouvertes au Parc résidentiel du Lac à Bambois. Le logement était petit mais cosy ; il y avait un jardin pour ma fille et je pouvais garder mes chiens. Voilà comment je suis devenue « habitante permanente de zone de loisir ». Contrairement à beaucoup d'autres locataires ou acheteurs de chalet ou caravane, je savais dans quoi je me lançais, car j'avais entendu parler du plan Habitat permanent (HP) de la Région wallonne. J'ai fait un choix mais j'étais limitée par mes revenus et ma situation familiale. J'aurais pu louer un appartement plus cher, renoncer à ma voiture, à mes chiens et à la campagne. Mais ce choix là, je n'ai pas voulu le faire. J'ai préféré un peu de boue l'hiver, laisser ma fille jouer dehors, quelques coupures d'eau et d'électricité à l'occasion. Mais j'étais toujours locataire temporaire, statut assez mal considéré dans le Domaine.

Deux ans plus tard, mon amie a voulu récupérer son chalet. J'ai alors essayé de nouveau d'acheter quelque chose dans le quartier. Les chalets du domaine étaient à un prix qui demandait un remboursement d'environ 200 euros par mois. C'était dans mes moyens ; restait à convaincre un banquier. Cela n'a pas été facile, j'ai dû faire plusieurs banques. Mon chalet m'a coûté 40 000 euros. Il y avait, et il reste des travaux à faire, mais pour une fois, je n'ai plus eu l'impression d'investir à fonds perdus pour faire un cadeau à un propriétaire. Je pouvais demander à des voisins et amis de m'aider. J'ai osé, avec plus de confiance, m'investir et m'intégrer dans la vie de la commune. J'ai senti mes racines pousser.

Dans la foulée, je me suis investie dans la lutte pour la reconnaissance de notre droit à habiter, là où se trouvent des logements que nous considérons décents. En même temps que

je bricolais mon chalet, j'ai décroché un master en politique économique et sociale. Je suis intimement convaincue que garder une seconde résidence qui reste vide une partie de l'année, est un non-sens écologique et une injustice sociale. En effet, n'importe quelle personne qui en a les moyens peut se permettre d'avoir un logement principal hors zone de loisir où il peut se domicilier, et vivre 365 jours l'année dans son chalet ou caravane résidentielle tout en laissant vide son logement principal sans que cela lui soit reproché. Ceux qui sont stigmatisés par le plan HP, ce sont ceux qui ont moins de revenus et ne peuvent pas se permettre deux résidences.

Ce qui est difficile, c'est que les habitants comprennent qu'ils sont dans le même bateau. Il y a pas mal de tension entre les familles de « voyageurs » (anciennement forains, ferrailleurs, métiers itinérants) et les pensionnés, anciens ouvriers ou employés qui se sont installés dans ce qui était avant leur résidence de vacances. Ce sont des mentalités différentes. Malheureusement, une partie des habitants plus « comme tout le monde », a cru que le plan habitat permanent leur permettrait de déménager leurs voisins encombrants. Ils n'ont pas compris que ce plan était destiné à vider à terme la zone de tous les habitants pour la rendre à une destination exclusivement touristique.

Je voudrais que les décideurs politiques se rendent compte que nos quartiers sont des quartiers à part entière, avec toute la vie que cela implique : conflits, solidarité, mouvements, changements et qu'au lieu de programmer une lente mort par asphyxie, qu'ils leur donnent la possibilité de s'épanouir au point de devenir attractifs pour des touristes, sans pour autant déplacer ceux qui y habitent. ●

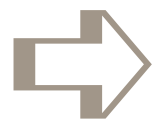
CHANTAL LEROY, HABITANTE DE CHALET



HABITER UNE YOURTE EN VILLE

TÉMOIGNAGE

La yourte, habitat traditionnel de Mongolie, connaît depuis quelques années un certain succès et réinvestit le paysage rural. Avec une armature légère en bois et dotée d'un feutre isolant, la yourte est un compromis entre la tente/hutte et le confort d'une construction sédentaire. Témoignage de K. qui a choisi ce mode d'habitat en ville.



K. est étudiant en sociologie et anthropologie. Il habite depuis 6 mois dans une yourte à Bruxelles. Il avait déjà monté celle-ci, une première fois il y a 4 ans pour la présenter comme projet scolaire, et une deuxième fois dans un champ (avant un départ à l'étranger) mais il n'avait jamais vécu dedans auparavant.

Revenu à Bruxelles et cherchant un logement, il a décidé d'habiter dans sa yourte et concrétiser ainsi un vieux rêve. Il ne paye pas de loyer, c'est un arrangement avec les propriétaires du terrain et de la maison. Comme c'est une maison avec plusieurs chambres, il est considéré comme locataire au niveau de sa domiciliation. Il a pu raccorder l'électricité et se chauffe avec un poêle à bois.

Il considère que c'est un habitat mobile, les murs peuvent se détacher, ainsi que la toile. C'est très facile à monter et démonter : avec l'aide de 5-6 personnes, cela prend une journée. Il n'y a que le plancher qui prend un peu plus de temps. Avant, il y avait juste la structure en bois et la toile, mais à l'approche de l'hiver il a dû isoler avec du feutre (1 cm de laine).

Pour l'instant, il n'y a pas eu de plaintes des voisins parce qu'il y a des grands murs et ce n'est pas tellement visible. K. ne connaît pas les normes juridiques qui régissent ce genre d'habitat en Belgique, mais en France il sait qu'il faut faire la demande auprès du maire de la commune. Cela dépend des dimensions : au-dessus de 30 m² on ne peut pas y habiter légalement, il faut un permis d'urbanisme. En dessous, c'est considéré comme du camping. La yourte ne doit en tout cas pas être considérée comme une résidence. En Ariège, il cite le cas d'un village de yourtes (une quarantaine). Les personnes, qui avaient eu un accord avec le maire, vivaient non seulement dedans mais avaient aussi une coopérative de fabrication de yourtes.

À Bruxelles, K. ne connaît pas d'autres personnes qui ont choisi de se loger ainsi. La satisfaction d'avoir construit lui-même son habitat, d'avoir un espace indépendant, la sensation de ne pas être en ville, la forme circulaire et son côté apaisant sont les principales raisons de ce choix original d'habitat. •

PROPOS RECUEILLIS PAR
FRANÇOIS HUBERT

JURIDICTION EN FRANCE :

La yourte est une tente qui relève du régime juridique applicable au camping selon l'art. R111-41 du code de l'urbanisme, ainsi que le confirme cette interprétation par le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire le 13 avril 2010 : La yourte est assimilée à une tente si elle n'est pas aménagée à l'intérieur. Le camping au moyen d'une yourte peut être librement exercé, sous réserve de l'accord du propriétaire du terrain sur lequel les tentes de camping sont installées. Seul le maire peut interdire cette pratique par un arrêté, lorsqu'elle est de nature à porter atteinte à la salubrité, à la sécurité ou à la tranquillité publique, à la conservation des perspectives monumentales, à la conservation des milieux naturels ou à l'exercice des activités agricoles et forestières.

Source : Journal Officiel du Sénat du 08/02/2007

DE L'HABITAT ALTERNATIF AUX ESPACES D'INNOVATION

Dans le champ des normes et réglementations liées au logement ou à l'urbanisme, y a-t-il une place pour l'habitat alternatif ?



Si la colocation, phénomène en expansion croissante, correspond bien à une division d'un habitat en lieux partagés et lieux privatifs entre plusieurs occupants, la solidarité quant à elle, ne s'inscrit pas nécessairement dans ce dispositif. Si ce n'est par l'obligation faite parfois aux locataires en matière de solidarité financière quant au paiement du loyer et inscrite dans une clause du bail.

UN DOUBLE CONSTAT.... ET UNE DOUBLE CRISE

Comme on le constate, ces modes alternatifs se veulent être des réponses à deux dimensions : la difficulté de certains ménages à s'inscrire dans le tissu immobilier classique pour des raisons financières (coût d'accès au logement), pour des raisons d'ordre de démographie familiale (rareté des espaces disponibles pour les familles nombreuses). Enfin, certains ménages par conviction philosophique et refus de l'individualisme inventent des modes nouveaux d'habiter, comme par exemple l'habitat dit léger, yourtes, caravanes semi-mobiles, et tentent ainsi de mettre en accord leur mode d'habiter et convictions écologiques.

Dès lors, ces habitats et leurs occupants croisant des dimensions plurielles, sociales, urbanistiques se retrouvent par définition « hors normes ». Ces diverses expériences témoignent d'une mise en cause forte et rapide de notre modèle traditionnel de logement. Bien sûr, il ne faut pas nier les effets dévastateurs de la crise du logement. Crise double, difficulté d'accès au logement pour les ménages à revenus faibles voire moyens, et crise d'espaces. Selon l'Institut de démographie, la Belgique devrait produire entre 20 et 24 000 logements nouveaux par an et ce pour les quatre ou cinq années qui viennent de manière à se faire rejoindre la courbe d'évolution démographique et l'offre de logement. La région bruxelloise connaissant la plus forte poussée démographique du pays. Face à ce constat, les diverses autorités concernées multiplient les initiatives et particulièrement à Bruxelles.

QUELS DISPOSITIFS NOUVEAUX ?

L'inscription est en cours, dans le Code bruxellois du logement, de l'habitat solidaire, intergénérationnel et des *Community Land Trust*. Par ailleurs, le parlement bruxellois par le biais de deux

résolutions propose de modifier le règlement régional d'urbanisme afin d'y inscrire l'habitat communautaire ou semi-communautaire. Concrètement, si la Région a mis à disposition 19 postes ACS de manière à venir en support à des ménages en recherche de logement, n'oublions pas le rôle majeur des Agences immobilières sociales et du Fonds du Logement.

QUELLES SONT LES LOGIQUES SOUS-JACENTES À CES DISPOSITIFS ?

A la lecture des multiples initiatives publiques/politiques récentes en matière d'habitat, il est possible de dégager cinq logiques qui se complètent, sont souvent interactives et dégagent une vision commune aux trois régions. Par logique, nous entendons un système d'actions congruentes, s'inscrivant dans la durée et dont les processus et contenus font sens.

1. **Une logique urbanistique et d'aménagement du territoire**, souvent imprégnée des principes du développement durable. Suivant ainsi les analyses faites par les Agendas 21 et PCD ou schémas de structure.

2. **Une logique sociale**, des réponses au mal-logement pour les précarisés et travailleurs à faibles revenus ou revenus moyens et au déficit prévisible en nombre de logements qui répondent à la demande démographique en croissance.

3. **Une logique partenariale**, la quasi totalité des projets nouveaux sont les résultantes d'une volonté politique d'association d'acteurs issus à la fois de l'associatif, du secteur public (logement social et autres), voire même d'initiatives individuelles au départ de certains projets. On peut parler de compétences croisées, qu'il faudrait formaliser par la suite afin de les rendre reproductibles.

4. **Une logique d'inscription politique et juridique** (en textes de lois, recommandations, modification des codes du logement) de reconnaissance de modes d'habiter innovants.

5. **Une logique d'ancrage communal ou régional**, transférer aux pouvoirs locaux la mise en œuvre de projets qui s'inscrivent dans un écosystème géré et bien connu par ces mêmes autorités, tant d'un point de vue de ses dimensions sociologiques, qu'urbanistiques et économiques.

UN ENJEU MAJEUR, L'ÉQUITÉ...

Confrontés à ce qu'il faut bien nommer un « imbroglio juridique et administratif », ces

projets alternatifs de logement devront s'armer de fortes connaissances en matière juridique, urbanistique voire en législation sociale, s'ils espèrent voir un jour leurs projets se concrétiser. Quant aux autres, sauf à recourir à l'aide des acteurs professionnels du logement, leurs chances de voir aboutir leurs projets sont bien faibles. Ainsi la non-équité en matière d'accès au logement se perpétue même en matière d'habitat alternatif.

FAUT-IL MODIFIER LES NORMES ?

Les avis des experts sont partagés... légiférer dans l'urgence comporte bien des risques et comme le souligne Monsieur Nicolas Bernard dans sa présentation de l'habitat alternatif ^[1], « *Le risque existe de ne plus conférer que des demi-droits à ce que d'aucuns présenteront vite comme des sous-habitats* ». Nous proposons d'abord que politique du logement largement régionalisée et politique sociale, compétence encore fortement fédérale, harmonisent leurs visions et champs d'application. Car c'est bien là que les contradictions entre ces deux politiques constituent un frein majeur à toute innovation.

CRÉER DES ESPACES D'INNOVATION

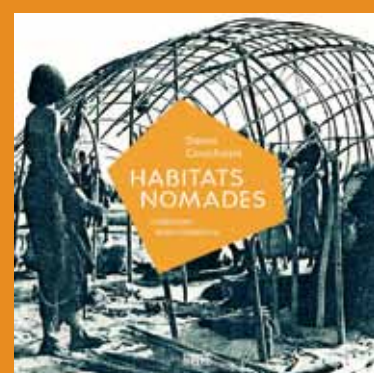
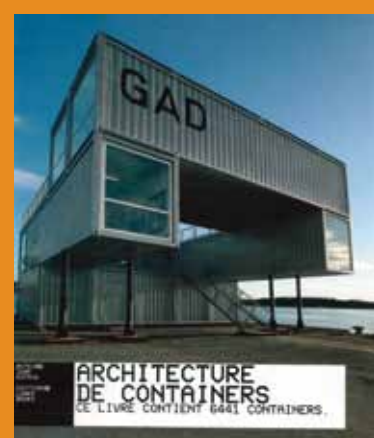
Des habitats alternatifs existent et certains depuis de nombreuses années. D'autres se créent à l'initiative de partenariats réunissant parfois secteur public et privé, créant des formules originales, innovantes. Pour être en conformité avec les règles, elles s'élaborent au prix de dispositifs architecturaux et juridiques complexes. Nous pensons dès lors qu'il nous faut créer des exceptions, des espaces d'innovation. Comme l'écrit Philippe Defeyt ^[2] : « *Peut-être avons-nous besoin d'un déclic culturel. A trop tarder à adapter la loi, on freine voire on casse l'innovation sociale plutôt qu'on ne la libère. Mais à trop ou trop précisément l'adapter à chaque situation ou nouvelle situation, on risque autant de l'étouffer* ». **Notre recommandation serait de permettre à nos sociétés qui traversent des crises multiples (y compris de modes culturels d'habiter) de développer des espaces d'innovation. •**

DANIEL MIGNOLET
HABITAT ET PARTICIPATION

1. La norme à l'épreuve de l'habitat alternatif, la Charte, p.3, 2012.

2. op cit.

POUR EN SAVOIR PLUS



BIBLIOGRAPHIE

• Regards croisés sur l'habitat léger/mobile

(COLLECTIF, Réseau Relier, Saint Affrique, 2012)

Dans le contexte des crises actuelles du logement, le réseau Relier a initié une recherche-action sur l'éco-habitat participatif et solidaire dans le Massif central. Ce recueil touffu, vendu à prix d'ami et téléchargeable gratuitement sur internet, est l'aboutissement d'une année de rencontres, d'échanges et de réflexions. En croisant de nombreuses expériences d'habitats légers et mobiles et les contributions de chercheurs, acteurs de terrain, habitants, militants, anthropologues, architectes, juristes et économistes, il s'intéresse tant aux formes que prennent ceux-ci qu'aux besoins et aux parcours de ceux qui y vivent. Et pose des questions plus larges sur les politiques du logement et d'aménagement de l'espace, l'accès inégal au logement, les liens entre habitat et activité...

www.reseau-relier.org/
Regards-croises-sur-l-habitat

• Architecture de containers

(JURE KOTNIK, éditions Links International, Barcelone, 2008)
Une jeune architecte slovène intéressée à l'architecture modulaire fait le tour du monde et ramène dans ses valises des dizaines d'exemples de constructions en containers. Plus qu'un catalogue, une véritable boîte à idées.

• Une autre ville sinon rien

(ELISABETH PÉLEGRIN-GENEL, éditions de la Découverte, Paris, 2012)
Architecte, urbaniste et psychologue au travail, l'auteure réfléchit à des modes d'habiter et de vivre ensemble plus économes et plus respectueux de l'environnement. Pour ce faire, elle nous emmène dans un étonnant parcours à travers des projets instaurant de nouvelles appropriations et des partages collectifs de l'espace grâce à des dispositifs ingénieux : maisons de retraite autogérées, béguinages remis au goût du jour, immeubles construits directement par des familles qui se sont regroupées, fermes urbaines sur le toit des immeubles... Il ne s'agit pas de faire le catalogue exhaustif des récentes innovations architecturales, mais plutôt d'apprendre à déplacer légèrement notre regard sur le quotidien, à sortir des sentiers battus en conservant une bonne dose d'optimisme et d'utopie.

• **Habitats nomades**,
DENIS COUCHAUX, collection
AnArchitecture, éditions
Alternatives, 2011.

• La fabrique des modes d'habiter (Homme, lieux et milieux de vie)

(COLLECTIF, éditions de l'Harmattan, Paris, 2012)
L'ouvrage rassemble des approches pluridisciplinaires empiriques et qualitatives qui proposent une appréhension fine et incarnée de la fabrique des modes d'habiter. Pour cela, il offre une plongée au cœur de l'univers mental et matériel de l'habitant, plongée éclairante pour comprendre les ressorts de ses choix résidentiels, de ses pratiques spatiales, de sa relation aux lieux qu'il traverse, occupe, transforme, qui l'encombrent ou l'aident à vivre. Sous la direction d'ANNABELLE MOREL-BROCHET et NATHALIE ORTAR.

• Espace et lieu dans la pensée occidentale

(COLLECTIF, éditions de la Découverte, Paris, 2012)
Tout être humain est spatio-temporalisé et c'est seulement en ce sens qu'il habite la Terre et en fait sa demeure... Que représentent l'espace et le lieu pour les philosophes ? Quelle place occupent ces notions dans les différents systèmes de pensée ? Sous la direction de THIERRY PAQUOT et de CHRIS YOUNÈS, cet ouvrage rassemble les contributions de philosophes qui questionnent la pensée de dix-neuf auteurs, de Platon à Nietzsche, de l'histoire intellectuelle occidentale en privilégiant l'espace et le lieu.

• La norme à l'épreuve de l'habitat alternatif

(COLLECTIF, Actes du colloque organisé le 23 novembre 2012 par le Conseil supérieur du logement de Wallonie).
L'ouvrage au travers de différentes contributions explore toutes les tensions entre les normes légales en Belgique et les tentatives d'autres modes d'habiter et elles sont nombreuses. Il démontre avec finesse que la norme ne peut répondre à toutes les situations au risque de consacrer des «demi-droits» mais qu'elle se doit d'être suffisamment ouverte pour éviter de réprimer des formules d'habitat qui répondent aujourd'hui à des besoins multiples.

• **Habiter le temporaire. Habitations de fortune, mobiles et éphémères**, par AGNÈS JEANJEAN et INGRID SÉNÉPART, Techniques et Cultures n°56, éditions de la Maison des Sciences de l'Homme.

• **L'architecture de survie**, de YONA FRIEDMAN, éd. de l'Eclat, 2003.

SITES INTERNET

www.habiter-autrement.org

Une mine d'informations sur différents types d'habitats.

www.habitat-alternatif.com

Un portail intéressant sur l'habitat alternatif.

www.permisdevivre.org

Association pour promouvoir l'habitat choisi.

www.lamaisoncontainer.com

Site de référence sur l'habitat container en France.

www.habitatracine.net

Site d'une association ayant édité un magnifique guide de conseils pour les personnes souhaitant vivre en pleine nature.

www.oasientouslieux.org

Mouvement visant à mettre en route des lieux, des expériences qui vont anticiper de ce qu'il faudra développer pour que nous puissions continuer à vivre ensemble.

www.passerelleco.info

Revue de qualité pour apprendre à s'autonomiser et imaginer un autre monde.

www.les-cabanes.com

Un site spécialisé sur les cabanes.

yurtao.canalblog.com :

Blog de référence sur les yourtes.

www.thetinylife.com

Nombreux exemples de petites et grandes maisons (en anglais).

www.hit-m.org/wildlife :

Journal de bord d'une expérience de camping sauvage à Bruxelles.



Preuves à l'appui : pour diminuer les embouteillages, il existe une mesure simple : supprimer les routes !

➡ Si vous émettez l'idée de réduire la place dévolue aux voitures pour en allouer davantage aux piétons, aux cyclistes ou aux transports publics, on vous prédira les pires conséquences en matière d'embouteillages ou de trafic de transit dans les voiries locales. Pourtant, ces prévisions alarmistes ne sont pas vérifiées dans les faits. La Belgique et Bruxelles n'ont pas d'exemples à faire valoir mais, ailleurs en Europe, on recense des centaines de cas qui prouvent que la suppression de voiries aboutit

à la modification des habitudes en matière de mobilité, et à des baisses sensibles du trafic automobile plutôt qu'à l'augmentation de la congestion. Un groupe d'universitaires britanniques a collationné les exemples et circonscrit le phénomène du «*Disappearing traffic*»^[1]. Une étude scientifique et fouillée démontre que consacrer davantage d'espace à la marche, au vélo et au transport public peut automatiquement rendre ces modes très attractifs et permettre un usage efficace du réseau de voiries

tout en stimulant l'activité économique et en favorisant la convivialité. On ne doute plus qu'accroître la capacité routière génère du trafic supplémentaire; mais il fait aussi accepter l'évidence de la proposition inverse : diminuer l'espace public alloué aux voitures permet de diminuer le trafic automobile. Pour convaincre les sceptiques, cette enquête universitaire recense plus de 70 situations disséminées dans 11 pays. L'étude ne se limite pas aux réaménagements de voirie planifiés qui prévoient des alternatives. Elle intègre un large panel de circonstances, prévisibles ou imprévisibles : mise en piétonnier de quartiers entiers, création de sites propres pour bus, simple entretien de voirie, effondrements de chaussée, tremblements de terre, et même une route anglaise bombardée par l'IRA. Quelle qu'en soit la cause, l'effet est généralement similaire : les automobilistes sont forcés de modifier leurs habitudes.

Moins de routes = moins de voitures

Qu'observe-t-on ? Dans la grande majorité des cas, les embouteillages ont été beaucoup moins importants qu'annoncés car le volume global de circulation a sensiblement diminué. Cette baisse générale du niveau de trafic n'est pas constatée uniquement sur le lieu de la perturbation et aux alentours directs, mais dans un large périmètre. Elle s'explique par une modification de comportements des automobilistes. Il est donc faux de penser que les automobilistes camperont derrière leur volant quoi qu'il arrive, et qu'il n'existe pas d'alternative au bouchon ou à l'envahissement des petites rues locales. Il ne faut donc plus croire ceux qui nous disent que les automobilistes n'ont pas le choix, que le niveau de trafic automobile est fixé et immuable. Attention, pas d'angélisme. Il ne faudrait pas tomber dans l'excès inverse et prétendre que, partout et tout le temps, il suffirait de diminuer la place des voitures et de donner la priorité

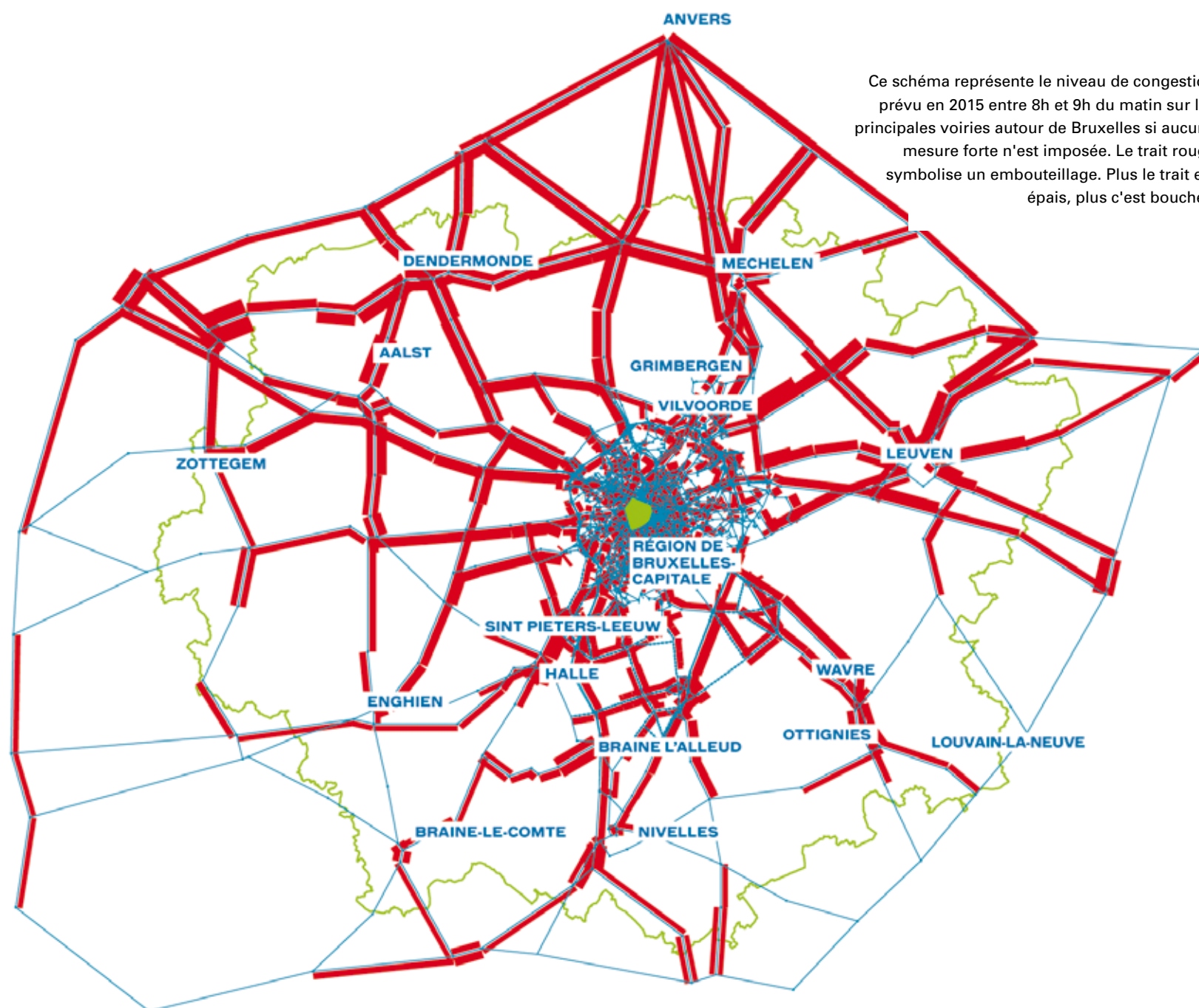
aux autres modes pour résoudre tous les problèmes d'accessibilité. Toutefois, c'est pourtant souvent le cas... Et particulièrement quand les réaménagements sont annoncés à l'avance, bien planifiés et qu'ils peuvent être adaptés dès leur mise en place. Certes, dans une minorité de cas, le trafic n'est que dévié vers d'autres voiries qui «*roulent encore bien*» ou déplacé à d'autres heures. Mais, en général, la conséquence observée est une modification des comportements de déplacement. Une modification dont les causes sont multiples et complexes, et qui n'est pas due au seul état de la route.

Changer de modèle

Ces changements de comportements recouvrent un très large éventail de possibilités. Il est bien sûr possible de changer de mode (marche, vélo, transport public, car-sharing,...), de diminuer la fréquence du trajet ou de combiner des déplacements. Il est également possible de changer de lieu de destination voire de ne plus se déplacer du tout. A plus long terme, certains envisageront même de déménager ou de changer de travail. L'étude souligne avec force que cet éventail de possibilités s'offre quotidiennement et que le choix dépend de bien d'autres variables que du seul état de la route et de la circulation. Évidemment, lorsqu'une route est barrée, les automobilistes qui l'empruntent quotidiennement seront les plus affectés et risquent d'être réticents au changement. Toutefois, tous les autres n'y verront qu'un facteur supplémentaire à prendre en compte dans une décision qui dépend de nombreux éléments. Il ne faut donc pas surestimer le potentiel impact négatif des projets d'aménagements des voiries et ne pas prendre pour argent comptant les cris d'orfraie des lobbys automobile.

Des dizaines d'exemples

Cette étude britannique analyse des dizaines de situations sur tout le continent, mais il n'est pas nécessaire



Ce schéma représente le niveau de congestion prévu en 2015 entre 8h et 9h du matin sur les principales voiries autour de Bruxelles si aucune mesure forte n'est imposée. Le trait rouge symbolise un embouteillage. Plus le trait est épais, plus c'est bouché !

MRBC- AED, MOBIL 2015. ÉTAT DES LIEUX DE LA MOBILITÉ À BRUXELLES, AVRIL 2006

d'aller très loin pour se convaincre. Il y a longtemps que la ville de Gand a transformé une grande partie de son centre en piétonnier et découragé l'usage de la voiture. Cela a libéré les bus, attiré les cyclistes et les piétons et encouragé la densité des services et des loisirs. Trop souvent, quand on envisage d'ôter un privilège à la voiture (comme une diminution du nombre de parkings ou la création de sites propres pour tram), des voix s'élèvent pour dire qu'il est injuste et inefficace de punir les automobilistes si l'on n'offre pas d'alternative. Cette étude prouve que c'est inexact : c'est aussi la diminution de la place de la voiture qui permet l'alternative. Car le principal obstacle à l'utilisation du vélo est justement l'emprise de la voiture^[2]. Bien sûr, les transports publics peuvent être améliorés. Leur prix, leur fréquence et leur étendue laissent parfois à désirer. Ils sont des outils indispensables à l'accessibilité de chacun et au développement d'une ville polycentrique. Mais, même s'ils

fonctionnaient mieux, vous trouveriez encore des défenseurs têtus du droit de rouler et de se parquer. Le paradoxe est pourtant flagrant : tant que le tram n'avance pas, on préfère la voiture; mais tant que la voiture bloque le tram, le tram n'avance pas! Par ailleurs, il faut remarquer que l'incantation au métro souterrain pour solutionner les bouchons est un appel indirect à consacrer toute la surface à la voiture individuelle...

Cercle vertueux

Si Bruxelles se rendait moins perméable au trafic automobile, elle encouragerait l'utilisation d'autres modes, et deviendrait immédiatement plus conviviale et confortable. A plus long terme, cela inciterait plus de gens à y vivre et à y ouvrir des commerces. A cette hypothèse, une partie des représentants des entreprises situées à Bruxelles prédisent le chaos, et brandissent la menace de la délocalisation. Nous pensons qu'elles se trompent, et ce, pour plusieurs raisons. Premièrement, moins de voiture n'équivaut pas à moins de flux ni

à moins de vitalité économique, tout au contraire. Deuxièmement, l'image de la capitale européenne est et restera porteuse pour les entreprises, et cela d'autant plus si la qualité de vie y est renforcée. Troisièmement, le tout-à-la-voiture est une impasse. En effet, les entreprises qui s'implantent dans des lieux aisément accessibles en voiture et uniquement en voiture risquent d'organiser leur propre asphyxie, puisque la route attire la voiture et que nulle place n'est suffisamment extensible pour accueillir toutes les routes et toutes les voitures. Pour ces raisons, nous pensons que l'intérêt des entreprises est de s'implanter là où les travailleurs, les clients et les services sont nombreux. A Bruxelles, depuis 50 ans, la fluidité de la circulation automobile est l'objectif de l'organisation urbaine. Si des plans vertueux de mobilité ont été votés par les deux derniers gouvernements, ils ne commencent que timidement à être mis en œuvre. Il est donc important d'inverser la vapeur et de rééquilibrer le partage de l'espace public. Cela dit, la

réduction du trafic automobile ne peut pas être un but en soi. Il doit servir d'autres intérêts, plus généraux : la qualité de l'environnement, la convivialité, la sécurité, la santé, l'économie,... En réduisant le trafic automobile, il ne faut pas se focaliser sur la quantité de véhicules mais sur la qualité des nouvelles conditions pour les transports en commun, les piétons et les cyclistes ainsi que sur la qualité de l'espace public pour les personnes qui visitent, travaillent et habitent en ville. ●

JÉRÔME MATAGNE

1. S. Cairns, S. Atkins, P. Goodwin, *Disappearing traffic ? The story so far. Municipal Engineer*, Volume 151, Issue 1, 01 March 2002.

2. ProVelo, *enquête sur les obstacles à l'utilisation du vélo en ville*, 2011. Disponible sur internet.

Plaidoyer pour l'habitat

Selon les membres d'Associations 21, les pouvoirs publics doivent d'urgence reprendre les outils dont ils disposent pour lutter contre la pauvreté par le logement. En croisant leurs expériences et avis sur ces enjeux sociaux et environnementaux, associations bruxelloises et wallonnes maintiennent un cap commun dans la tourmente institutionnelle : un habitat durable pour toutes et tous !

➡ Ces associations actives avec différents publics dont les plus pauvres, et dans différents secteurs (social, environnement, coopération au développement...) ont rédigé un plaidoyer commun qui rappelle les bases juridiques belges et internationales du droit au logement, mais aussi que la première raison de la non-réalisation de ce droit est la mauvaise répartition des richesses. Au-delà, les revendications définies de concert témoignent de la volonté de décroïsonner social et environnement...

Sur quoi s'accordent ces associations wallonnes et bruxelloises ?

Priorité aux logements publics

Le dernier baromètre du logement en région bruxelloise (RBDH, décembre 2012) ^[1], le confirme : les pouvoirs publics ont de nombreuses possibilités de lutter contre la pauvreté par le logement mais ne les utilisent pas à bon escient ! Ainsi, en favorisant l'accès à la propriété, l'État se dépossède lui-même de moyens à investir dans le logement public, dont il peut assurer la maîtrise, pour éviter notamment la spéculation foncière et immobilière. En Wallonie également, les associations plaident pour le maintien et le développement du parc de logements publics, en fixant des priorités pour répondre aux demandes les plus pressantes. Ces logements doivent être revalorisés et occupés de façon optimale.

Dans les logements publics, priorité aux logements sociaux
S'agissant des logements

publics, à Bruxelles, les Sociétés Immobilières de Service Public peuvent désormais investir dans des logements modérés et moyens, alors que tant de logements sociaux manquent à l'appel ^[1] (et que bien trop de logements sociaux existants sont vides ! ^[2])

En Wallonie aussi, on observe un glissement sémantique dans l'utilisation du terme « logement public », révélateur d'une évolution préjudiciable aux logements sociaux : alors que ceux-ci étaient encore, il y a peu, majoritaires dans le logement public wallon, ils n'en constituent plus que 34%.

L'accès aux logements sociaux doit également être facilité et la procédure rendue plus transparente grâce au dossier unique. Notons que dans les deux régions, il manque cruellement de logements sociaux pour les familles nombreuses et recomposées. La proportion de logements adéquats pour ces familles devrait donc être augmentée.

Autres moyens pour lutter contre la pauvreté par le logement

Il s'agit aussi de lutter contre le « sans-abrisme » (et pas contre les sans-abris), en rendant effectif le droit à l'adresse de référence et le logement opposable (obligation de résultat dans la mise en œuvre du droit au logement par les pouvoirs publics ou les propriétaires privés). Par ailleurs, diverses formes alternatives de logements peuvent constituer des solutions d'urgence ou de long terme dans certains cas. Ainsi, la région bruxelloise reconnaît les caravanes comme logements possibles, contrairement

à la Région Wallonne. Cependant, toute généralisation dans ce domaine a des conséquences désastreuses. Ainsi, si les habitats solidaires peuvent permettre la réinsertion de personnes fragilisées, cette solution ne devrait jamais leur être imposée. Quant à occuper des logements vides avec un bail précaire, tant mieux si certains expérimentent de la sorte un mode de vie communautaire qui leur convient mais pour les plus pauvres, c'est un pis-aller qui dénie leur droit à un logement durable. Prudence donc, dans ce domaine !

Matériaux de construction : vive l'économie circulaire !

Réduire la consommation des matières premières

L'efficacité des ressources correspond à une urgence environnementale mais doit être constamment questionnée, afin d'éviter les effets rebonds et la financiarisation des ressources naturelles. Cette meilleure efficacité aura un impact positif si elle est couplée à une réorientation des modes de production et de consommation visant la sobriété heureuse (car assumée).

Réduire et réutiliser les déchets

Le secteur de la construction doit donc ponctionner moins de matière première mais aussi produire moins voire aucun déchet, et réutiliser au maximum tout ce qui peut l'être. Il faut revenir à un objectif de durabilité temporelle des produits et équipements. Là aussi les pouvoirs publics peuvent agir en rendant obligatoires

des clauses environnementales dans les cahiers des charges des entrepreneurs, qu'il s'agisse de chantiers privés ou publics.

Renforcer les normes de produits

Pour réguler les matériaux à la source, les associations s'activent dans des conseils d'avis comme le Groupe de Travail « normes de produit » du Conseil Fédéral du Développement Durable. Car si un produit est nocif pour l'être humain ou pour l'environnement, mieux vaut l'interdire plutôt que d'inciter le consommateur à la prudence via des conseils d'utilisation dont on ne saura jamais s'ils sont respectés ou non. Et ce, en veillant à toucher tous les publics, car cibler les professionnels dans les consignes d'utilisation revient à exclure les particuliers d'une sensibilisation dont ils ont également besoin. Dans ce cadre, la labellisation des produits plus respectueux de la santé ou de l'environnement n'apporte une réponse qu'à la marge car cantonnée à des niches de marché restreintes. Pour éviter de renforcer des inégalités déjà existantes, il vaut mieux des règles visant la protection de tous les consommateurs.

Pour autant, les normes de produit ne doivent pas devenir un facteur d'exclusion, en rendant impossible l'auto-construction ou l'auto-fabrication de produits. Des **alternatives efficaces** et ne présentant aucun danger pour l'environnement ou la santé, doivent rester autorisées et reconnues dans les certifications telles que la PEB (performance énergétique des bâtiments).

Garantir l'accès à l'énergie...

L'accès aux ressources énergétiques (gaz, électricité ou autres) n'a pas été amélioré avec la libéralisation des marchés. Au contraire, ce processus a placé les usagers dans une logique de lien direct et unique entre fournisseur et client.

Associations 21 et ses membres rappellent qu'une approche fondée sur les droits économiques et sociaux permet de socialiser le règlement des litiges par le recours à la justice. A l'inverse, la logique des compteurs à budget voulue par les fournisseurs en Wallonie est une réponse technique à un problème social qui ne garantit plus le droit à l'énergie. Le marché a gagné, le tissu social en sort fragilisé.

En réponse à cela, des associations qui aident au quotidien les personnes ayant des difficultés d'accès au logement ou à l'énergie, plaident pour une tarification solidaire et progressive par le biais d'un seul fournisseur public exclusif pour tous les clients domestiques^[3]. Cet organisme serait l'intermédiaire vis-à-vis des producteurs d'électricité et de gaz pour assurer le meilleur prix ; il ne remplacerait pas le gestionnaire du réseau de distribution (pour éviter de revenir à une situation de monopole) et une participation des usagers devrait permettre le contrôle de son indépendance vis-à-vis des acteurs du marché.

... et à l'eau

Le droit à l'eau potable est une question de survie. D'où l'intérêt de l'approche de l'eau en tant que bien commun géré de façon démocratique et collective, afin d'en assurer l'accès et une gestion conforme aux critères de durabilité. Nous défendons cette approche tant en Belgique (où heureusement, l'eau n'a pas été privatisée), qu'au niveau international, à travers des réseaux qui luttent contre la financiarisation des ressources.

Viser les économies d'énergie...

Dans le cadre de chantiers de rénovation des logements publics, les clauses environnementales et sociales (respect des conventions collectives du secteur de la construction) doivent être systématiques dans les cahiers des charges. Les chantiers publics doivent être des exemples de réduction des émissions de gaz à effet de serre, et l'utilisateur final du bien rénové (le locataire), associé à la démarche pour en faire le meilleur usage.

Dans le logement privé mis en location, le fait de rendre l'isolation

obligatoire peut permettre de diminuer les charges énergétiques des locataires mais il faut éviter que le coût des travaux soit répercuté sur le montant des loyers.

Des lois permettent de réquisitionner les bâtiments considérés comme insalubres pour rénovation et d'en confier la gestion à une Agence immobilière Sociale. Une loi fédérale permet déjà aux communes d'agir dans ce cadre, mais n'est que rarement appliquée.

Rendre à la fiscalité immobilière sa fonction redistributive

L'impôt, en plus de garantir le financement des pouvoirs publics, a un rôle redistributif. En matière de logement, il devrait contribuer à garantir le droit au logement en particulier pour les locataires. Pourtant l'imposition foncière se répercute sur le montant des loyers. Vu la difficulté d'opérer une péréquation cadastrale dans le contexte institutionnel Belge, les Régions, qui sont responsables du foncier, pourraient fixer une autre base que le revenu cadastral pour l'impôt foncier, qui tienne notamment compte des inégalités entre régions. Cette mesure, combinée à l'instauration d'un loyer de référence, pourrait contribuer à réguler les montants des loyers.

Mieux former aux métiers de la construction

Les Alliances Emploi-Environnement mises en œuvre à Bruxelles comme en Wallonie donnent à voir une autre

face du défi de l'habitat durable. Tant l'enseignement de plein exercice que la formation continue des adultes constituent encore des freins à l'évolution des métiers de la construction vers plus de durabilité. D'où l'urgence de réinvestir dans ces domaines et d'évaluer régulièrement la mise en œuvre des formations techniques, pour répondre adéquatement aux défis sociaux et énergétiques du moment. ●

PHILIPPE AVENEL ET
ANTOINETTE BROUYAUX
ASSOCIATIONS 21

1. Baromètre du logement en Région Bruxelloise, RBDH, décembre 2012.

2. Le groupe de travail « Ixelles 15% » du RBDH a publié en septembre 2012 un dossier éloquent sur le cas de cette commune : www.rbdh-bbrow.be/IMG/pdf/15_ixelles_version_sept2012.pdf.

Le 27 décembre 2012, celle-ci s'est encore distinguée par l'expulsion d'occupants de logements sociaux vides en demande de contrat d'occupation précaire...

3. Cette proposition est prônée notamment par la Coordination Gaz-Electricité de Bruxelles (CGEE). Lire à ce propos : Claude Adriaenssens, « Pour un fournisseur public exclusif » in Politique, n°53, pp 26-27, février 2008.

**ASSOCIATIONS 21**

est une plate-forme d'associations bruxelloises et wallonnes actives dans différents secteurs (environnement, économie sociale, coopération au développement...) qui se concertent sur les enjeux du développement durable, pour une meilleure compréhension mutuelle et pour pouvoir défendre des positions concertées face aux interlocuteurs publics et aux partenaires sociaux. Entre autres associations ayant participé à cette concertation sur l'habitat de 2010 à 2012 : le mouvement Lutte Solidarité Travail, ATD Quart-Monde, Inter-Environnement Bruxelles, Inter-Environnement Wallonie, Espace Environnement et Habitat et Participation.

Pour en savoir plus :

Habitat durable 2012.
Synthèse des travaux du groupe de travail et plaidoyer.
www.associations21.org

Réformer l'évaluation des incidences environnementales!

La Cour constitutionnelle a tranché : tous les projets conséquents doivent faire l'objet d'une même évaluation de leurs incidences environnementales.

➡ Dans un arrêt préjudiciel du 15 mars 2012 ^[1], la Cour constitutionnelle a jugé, au nom du principe d'égalité et de non discrimination, qu'il n'est pas admissible que des projets d'urbanisme susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement (définies par la directive européenne 85/337/CEE du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ^[2]), soient soumis tantôt à rapport d'incidences (moins exigeant), tantôt à étude d'incidences. D'autres griefs peuvent également être formulés à l'encontre du système d'évaluation des incidences des projets soumis à autorisation d'urbanisme, ainsi qu'à permis d'environnement à Bruxelles.

Les deux outils d'évaluation

A Bruxelles, seules les demandes de permis d'urbanisme, de lotir ou d'environnement qui sont énumérées par les annexes A et B du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (COBAT), ou qui relèvent des classes 1A et 1B des installations soumises à permis d'environnement, doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement. Deux systèmes d'évaluation des incidences de ces projets existent :

1) le rapport d'incidences pour les projets figurant à l'annexe B du COBAT ou relevant de la classe 1B des installations soumises à permis d'environnement.

2) l'étude d'incidences pour les projets figurant à l'annexe A du COBAT ou relevant de la classe 1A des installations soumises

à permis d'environnement.

Le rapport d'incidences, conçu a priori pour des projets aux incidences moins importantes ou plus « locales », est un outil nettement moins exigeant que l'étude d'incidences. On peut notamment relever que l'étude d'incidences est rédigée par un bureau agréé tandis que le rapport d'incidences peut être rédigé par le demandeur. De plus, contrairement au rapport d'incidences, l'étude d'incidences fait l'objet d'un cahier des charges sur mesure soumis à enquête publique et à l'avis de la commission de concertation. La réalisation de l'étude d'incidences fait l'objet d'un suivi par un comité d'accompagnement, alors qu'aucun suivi n'est prévu pour le rapport d'incidences.

Une géométrie variable non justifiée

La Cour constitutionnelle a jugé qu'il ne pouvait être justifié que des projets susceptibles d'incidences notables sur l'environnement ne soient soumis qu'à un rapport d'incidences alors que d'autres projets également susceptibles d'influences notables doivent faire l'objet d'une étude d'incidences présentant des garanties de consultation et d'impartialité plus importantes. Elle a aussi considéré que les « circonstances exceptionnelles », autorisant la commission de concertation, dans un avis spécialement motivé et pour un projet particulier, à demander au gouvernement de faire réaliser une étude d'incidences, ne sont pas de nature à palier les manquements relevés, dès lors que le COBAT ne précise

pas ce qu'il y a lieu d'entendre par « circonstances exceptionnelles ». A ce grief, on peut rajouter que la commission de concertation est libre de faire – ou de ne pas faire – cette demande, et que le gouvernement peut refuser d'y faire droit.

Il faut noter que la Cour constitutionnelle s'est prononcée sur la compatibilité du COBAT avec les dispositions constitutionnelles et européennes, avant sa modification en 2010. Malgré cette modification du COBAT, visant à intégrer les critères que la directive impose aux Etats en vue de déterminer les projets à soumettre à évaluation des incidences (pour les projets que la directive ne soumet pas d'office à évaluation des incidences), la critique du système reste valable. En effet, la réforme du COBAT n'a pas eu pour effet, ni même pour objet, de faire en sorte que tous les projets visés par la directive soient soumis à un même système d'évaluation des incidences et les « circonstances exceptionnelles » autorisant la commission de concertation à demander au gouvernement de réaliser une étude d'incidences n'ont pas été précisées.

Autres reproches formulés à l'égard du système bruxellois

Comme dit plus haut, le COBAT mais aussi l'ordonnance du 5 juin 1997 relative au permis d'environnement intègrent maintenant les critères de sélection imposés par la directive permettant de déterminer quels projets doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement. Ces critères portent sur les caractéristiques du projet (en ce compris

son cumul avec d'autres projets), sa localisation (en accordant une attention particulière à certaines zones telles que les zones à forte densité de population, les zones protégées par le droit européen ou national,...) et son impact présumé. Toutefois, les listes des projets soumis à évaluation des incidences n'ont pas été modifiées et tiennent actuellement presque exclusivement compte de la nature et de la taille des projets et pas de leur localisation ni de l'effet cumulé des projets.

Il est également souvent relevé que le système des listes fermées établies en fonction de « seuils » choisis à Bruxelles entraîne la pratique du saucissonnage des projets pour éviter une étude d'incidences. Pour les installations classées soumises à permis d'environnement, le saucissonnage est plus difficile dès lors que l'ordonnance du 5 juin 1997 impose une seule demande d'autorisation lorsque les installations constituent une « unité technique et géographique d'exploitation » ^[3]. A défaut de pouvoir considérer que la demande porte sur une partie d'un projet de plus grande ampleur, l'administration devra tenir compte des autres demandes de permis pour une évaluation croisée des projets. En plus du saucissonnage, le système des seuils conduit évidemment les demandeurs à faire des projets se trouvant juste en dessous des seuils ^[4].

Le fait que l'étude d'incidences soit réalisée par un bureau d'étude spécialisé et agréé est un point positif et il serait souhaitable que les rapports d'incidences soient également rédigés par une personne tierce au demandeur. Il faudrait toutefois faire

en sorte que n'existe pas de rapport financier entre le demandeur et le chargé d'études, de manière à ce que ce dernier jouisse d'une réelle indépendance et impartialité. Ceci pourrait être réalisé par la création d'un fonds indépendant, chargé de distribuer les évaluations des incidences et alimenté financièrement par les demandeurs.

A souligner aussi que la prolongation d'un permis d'environnement ne fait pas l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement. S'il s'agit de prolonger le permis d'environnement d'une installation de classe 1A ou 1B (considérée comme susceptible d'influence notable sur l'environnement), cette prolongation devrait pourtant faire l'objet d'une évaluation des incidences. Dès lors

que les permis d'environnement sont généralement délivrés pour 15 ans, la première évaluation des incidences est en effet dépassée au moment de la demande de renouvellement.

En conclusion, le système bruxellois d'évaluation des incidences doit être revu, de manière à garantir que tous les projets et demandes de renouvellement, susceptibles d'influences notables sur l'environnement fassent l'objet d'une évaluation appropriée et réellement indépendante. Les annexes A et B du COBAT et l'énumération des installations de classe 1A et 1B doivent aussi être modifiées pour tenir compte des critères imposés par la directive. ●

HÉLÈNE QUOIDBACH

1. Au sujet de la portée de la décision préjudicielle : La juridiction qui a posé la question préjudicielle, ainsi que toute autre juridiction appelée à statuer dans la même affaire, sont tenues, pour la solution du litige, de se conformer à l'arrêt rendu par la Cour constitutionnelle.
2. La directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 a codifié et abrogé la directive 85/337/CEE.
3. Il faut signaler que la Cour de Justice a jugé que le mécanisme de l'unité technique et géographique d'exploitation n'est pas suffisant pour garantir qu'il soit toujours tenu compte des effets cumulés des installations dans la mesure où le mécanisme ne s'applique que s'il existe une interconnexion technique suffisante entre les composantes de l'unité d'exploitation. CJUE, arrêt du 24 mars 2011, « Commission c/ Belgique », C-435/09.
4. Un exemple : un parc de stationnement à l'air libre de plus de 200 emplacements impose une étude d'incidences, tandis qu'un rapport d'incidences suffit pour 50 à 200 emplacements.

POUR ALLER PLUS LOIN :

- *L'évaluation des incidences sur l'environnement en Région de Bruxelles-Capitale et en Région wallonne*, Emmanuelle Gonthier, Vanden Broele, 2011.
- Article d'Emmanuelle Gonthier portant sur l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 15 mars 2012, paru dans la revue *Aménagement Environnement*, n°5, décembre 2012.

Lectures



Écologie Politique : Cosmos, communautés, milieux.
Sous la dir. d'Emilie Hache,
2012, Ed. Amsterdam.

La philosophie est affaire de construction concepts. Ici, ce qui sera en jeu, c'est la fabrication d'un concept d'«écologie». Mais il s'agit tout d'abord de refuser que cette écologie soit fabriquée sur des oppositions entre nature et culture, ville et campagne ou encore social et naturel. Tout le rapport à l'environnement se met alors à changer : il n'est plus question de dire que la question de l'écologie serait celle de la nature, c'est-à-dire de ce qui serait pur, sans intervention humaine. Penser par

l'impur, le mélange ou l'hybridation politique, voici ce que propose l'ouvrage.

Une vingtaine de textes (incluant ceux de l'éditrice) pour la plupart inédits en français sont répartis en quatre sections.

La première section (avec des textes de Latour, Guha, Martinez-Alliez,...) porte spécifiquement sur la question des mondes: comment penser l'écologie autrement que dans un rapport colonial ? Comment prendre en compte que la manière de faire la différence entre ce qui serait «vrai» universel-

lement (la nature) et ce qui varierait entre les groupes (la culture) et justement une différence propre aux occidentaux, ou à tout le moins qui n'intéresse, comme fondement de la manière de la politique, que les occidentaux? L'écologie est alors interrogée sur cette division entre nature et culture, mais pas comme quelque chose qui serait purement une erreur abstraite : cette distinction a bien des effets concrets, politiques, qui empêchent différents mondes de rentrer dans une cohabitation possible.

La deuxième section (avec des textes de Guha, Di Chiro et Bookchin) porte comme titre «*reclaiming democracy*». L'écologie est

interrogée sur ces rapports avec les conflits de pouvoir entre pays du sud et du nord, mais aussi au sein des pays du nord eux-mêmes. Si l'écologie se fabrique sans comprendre que ce n'est pas «l'humain en général» qui est responsable de la crise environnementale, elle risque d'oublier, d'effacer les différences entre les humains eux-mêmes, et de passer à côté de certains problèmes écologiques très importants. Les désastres écologiques ne sont pas l'affaire de tous de la même manière. L'oublier, c'est oublier que l'humain n'est pas l'homme blanc riche du nord qui prend l'avion. Certains modes de vie sont plus nocifs que d'autres, et certaines populations sont plus soumises aux effets des destructions environnementales, et cela aussi est à prendre en compte si l'écologie veut devenir également justice environnementale.

La troisième section, «*Expérimenter de nouvelles cohabitations*» (Haraway, Despret, Margulis) porte sur les questions du rapport entre humains et non-humains. Il s'agit de refuser que la différence humaine fonde la justification de tous les rapports que nous entretenons avec les autres êtres, animaux y compris... Il ne s'agit plus de penser l'Humain face à l'Animal car nous sommes également affectés par ce qui arrive aux animaux, comme dans le cas de l'élevage industriel. Il s'agit de penser les assemblages entre humains et non-humains, mais pas comme si tous les assemblages se valaient, pas comme si ils étaient tous équivalents. Il y a des assemblages

désirables, et d'autres qui sont eux-mêmes barbares.

Dans la quatrième et dernière section, les lecteurs du «droit à la ville» d'Henri Lefebvre seront un peu plus en terrain connu. Les textes de Denevan, Cronon, Davis et Wolch s'interrogent sur nos manières d'habiter le monde. Refuser là encore qu'on oppose la nature à l'artifice, ou plus précisément ici la ville à la campagne, commence par montrer que l'un ne va pas sans l'autre, et que les deux peuvent mourir ensemble. La ville s'invente en même temps qu'on s'invente une campagne, et risquent de s'auto-détruire dans les bidonvilles ou les villes globales d'aujourd'hui.

On ne lira pas ce recueil que pour les textes des auteurs mais également pour ceux de l'éditrice, qui les assemble avec des raisons claires et un parti pris théorique annoncé dès le départ, celui de proposer une vision d'une écologie qui devienne une vraie politique des êtres, de tous les êtres. Écrit en se différenciant d'autres courants de philosophie de la nature ou de l'environnement qui pourraient pourtant eux-mêmes publier certain des textes, l'assemblage proposé ici trouve véritablement sa propre cohérence. En proposant de pointer des traits spécifiques dans les textes, E. Hache arrive à nous les faire lire autrement, nous montrant une fois de plus que la manière et le style importent. Une vraie réussite qui ne reste pas qu'intellectuelle, mais trouve de véritables applications pratiques. ●

NICOLAS PRIGNOT

TRANSFORMATION EVOLUTION

GRÂCE À
BRUXELLES EN MOUVEMENTS,
JE PEUX SUIVRE L'ACTUALITÉ
DES COMITÉS D'HABITANTS
TOUS LES 15 JOURS
SUR UN GRAND FEUILLET
DE 4 PAGES !



1999

MAINTENANT
J'AI PLUS
D'INFOS SUR
12 PAGES A4.



2002

LES ENQUÊTES PUBLIQUES
DISPARAISSENT DU JOURNAL...
PRATIQUE: JE LES REÇOIS
CHAQUE SEMAINE
PAR COURRIEL !



2004

EN COMPLÉMENT À
BRUXELLES EN MOUVEMENTS,
JE ME SUIS ABONNÉ
À LA NEWSLETTER
ÉLECTRONIQUE ET
HEBDOMADAIRE.



2005

L'AGENDA DES COMITÉS PASSE MAINTENANT
DANS LA NEWSLETTER ET LE JOURNAL
PEUT S'OFFRIR PLUS DE CONTENU
SUR 16 PAGES
TOUTES LES
3 SEMAINES.



2008

BRUXELLES EN MOUVEMENTS
S'ÉTOFFE DE PLUS EN PLUS.
LA PÉRIODICITÉ ET
LE NOMBRE DE PAGES
VARIANT AVEC
LES NUMÉROS
DOUBLES.



2010

'IMPRESSONNANT!
C'EST MAINTENANT UN JOURNAL
GRAND FORMAT
DE 16 À 24 PAGES
QUI DEVIENT
MENSUEL.



2012

AUJOURD'HUI
BRUXELLES EN MOUVEMENTS
PARAIT TOUTS LES 2 MOIS
AVEC
DES DOSSIERS
DE FOND



2013

ET DES
RUBRIQUES
CONSISTANTES.

PHILIPPE MEERSSEMAN

Le dossier de ce numéro est consacré aux différentes formes d'habitats légers, mobiles et éphémères. Il a été réalisé avec le soutien du Secrétaire d'État au logement de la Région de Bruxelles-Capitale.

ERRATUM

Chers lecteurs, dans notre précédent numéro de Bruxelles en mouvements, l'article «Augmentation de la population... oui mais encore?», du dossier démographie s'appuyait sur les données fournies par le «Baromètre social 2012» de l'Observatoire de la Santé et du Social pour décrire la situation socio-économique de la population bruxelloise.

Malencontreusement, les références aux données fournies par l'observatoire ont été omises dans notre publication. Nous nous en excusons. Elles sont consultables dans leur intégralité via le lien suivant : www.observatbru.be/documents/publications/publications-pauvrete/rapports-pauvrete.xml?lang=fr

BRUXELLES EN MOUVEMENTS
est édité par Inter-Environnement
Bruxelles, asbl.



Rue d'Édimbourg, 26
1050 Bruxelles.
Tél.: 02/893 09 09
E-mail: info@ieb.be

Organisme d'Éducation
Permanente soutenu par la
Fédération Wallonie-Bruxelles.



FÉDÉRATION
WALLONIE-BRUXELLES

COORDINATION :
Isabelle Hochart, Mohamed Benzaouia,
Almos Mihaly et Nicolas Prignot.

ONT CONTRIBUÉ À CE NUMÉRO :
Philippe Avenel et Antoinette Brouyaux,
Gwenaël Breës, Axel Claes, Sylvie
Eyberg, Chantal Leroy, Jérôme Matagne,
Philippe Meersseman, Daniel Mignolet,
Hélène Quoidbach et Claire Scohier.

GRAPHISME :
Élise Debouny et François Hubert.

COVER : Gwenaël Breës.

COLLABORATEURS : Raymond Boudru, Anne
Delfairière, Sophie Deboucq, Dalila Riffi, Denys
Ryelandt, Mathieu Sonck, Roland Van De Poel.

Remerciements : La Baraque, la ZAD et K.R.

IMPRIMERIE : Delferrière.
1, rue de l'Artisanat. - 1400 Nivelles.

Vous pouvez trouver
BRUXELLES EN MOUVEMENTS
dans une série de lieux publics bruxellois.
Mais vous pouvez également vous abonner
pour le recevoir à domicile et par
la même occasion soutenir notre démarche.

Abonnement annuel
pour 6 numéros : 24 euros.
Abonnement de soutien : 64 euros.
Versement au compte
IBAN : BE33 2100-0902-0446
BIC : GEBABEBB.

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

Éditeur responsable : Gwenaël Breës
Rue d'Édimbourg, 26 - 1050 Bruxelles.