

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°263 - MARS/AVRIL 2013

EN MOUVEMENTS



MIDI-BIESTEBROECK : UN URBANISME À LA DÉRIVE

CRITIQUE ET RÉTORSION, LE FAUX PROCÈS EN LÉGITIMITÉ...

La dynamique renouvelée d'Inter-Environnement Bruxelles (IEB) est régulièrement contestée par une partie de la sphère politique bruxelloise : une subvention régionale a été bloquée, une autre est menacée de non-renouvellement et une troisième de suspension. IEB se montrerait trop critique et entamerait trop de recours. Son « manque de légitimité » est pointé. Cette situation tendue pose une nouvelle fois la question des relations entre le politique et l'associatif.



En septembre 2011, une décision de justice a permis d'arrêter le chantier d'abattage des platanes de l'avenue du Port, piloté par la Région mais fortement contesté par le mouvement associatif bruxellois auquel IEB s'est joint.

Le mois suivant, après des mois d'implication, IEB a choisi de quitter les ateliers prospectifs organisés par la Région autour de l'élaboration du Plan régional de développement durable (PRDD), dont les conclusions lui apparaissaient fixées d'avance^[1]. En réponse à cette décision, le Ministre-Président Charles Picqué écrivait à IEB pour faire part de sa « *profonde inquiétude quant aux répercussions que [notre] positionnement et les motifs qui le sous-tendent, avait à [ses] yeux sur la nécessaire représentativité qu'une association telle que la [nôtre] se doit d'incarner vis-à-vis de l'ensemble de la population bruxelloise pour pouvoir légitimement mener à bien les missions pour lesquelles elle est financée* ».

Un an plus tard, la RTBF dévoilait les raisons pour lesquelles un subside destiné à financer les activités récurrentes d'IEB en matière de Mobilité était bloqué depuis plusieurs mois sur la table du Gouvernement bruxellois. Sous le couvert de l'anonymat, un membre du Gouvernement déclarait à un journaliste : « *Pas de problème qu'IEB joue son rôle de groupe de pression et donne son avis – même critique – lors des procédures de consultation de la population à l'occasion de grands projets urbanistiques. Par contre, quand l'association introduit régulièrement des recours en annulation contre des décisions régionales, avec l'argent de la Région, la pilule ne passe pas* »^[2]. Le subside fut finalement débloqué. Mais il ne fallut que quelques mois pour que la Ministre Brigitte Grouwels, reprochant à l'association d'avoir relayé dans sa lettre d'information un appel à manifester contre les politiques sécuritaires et tarifaires de la STIB^[3], demande la suspension de l'agrément d'IEB en matière d'Environnement.

Il ne faut pas être devin pour faire le lien entre ces événements et poser ce qui semble être un débat sur la légitimité du combat d'IEB au cours des 40 dernières années...

UN ÉCART DE PLUS EN PLUS MARQUÉ

Lors de la création de la Région bruxelloise, il y avait des convergences entre les thèses défendues par les associations et les objectifs du monde politique local : se positionner fermement face aux grands projets destructeurs de l'État fédéral, satisfaire les besoins des habitants de la ville, préserver le patrimoine et l'environnement, etc. À l'époque, des associations comme IEB ont participé de manière constructive à l'élaboration d'une réglementation, insuffisante certes, mais qui a permis d'encadrer le développement urbain et d'associer les habitants aux petits et grands enjeux urbanistiques, notamment par le biais de la procédure d'enquêtes publiques.

Si IEB conteste davantage, ne serait-ce pas tout simplement parce que le contexte est devenu plus contestable ?

Aujourd'hui, on constate une dégradation générale de ce cadre réglementaire pour lequel IEB s'est battue pendant près de 40 ans. Les autorités ont désormais fait le pari du développement international de Bruxelles, les grands projets et interventions déstructurantes de l'environnement urbain voient à nouveau le jour... Un contexte différent est en train de produire des effets analogues à ce que les Bruxellois contestaient alors.

Au fil du temps, la Région s'est éloignée de l'associatif, s'alliant de plus en plus avec le monde commercial en général et celui de la promotion immobilière en particulier. Une alliance renforcée par les contraintes institutionnelles. La Région, largement sous-financée, cherche à se ressourcer par la hausse des valeurs immobilières et des politiques urbaines susceptibles de convaincre des catégories plus aisées de s'installer

à Bruxelles. Un mouvement qui s'inscrit dans un contexte général de renforcement de l'emprise du marché et d'internationalisation de la ville, menant les pouvoirs publics à se délester d'une partie de leurs responsabilités au profit du secteur commercial. De régulateur et d'arbitre qu'il était, l'État semble à présent se mettre au service de l'économie. Et de ce point de vue, le débat démocratique cesse d'être un atout politique pour devenir un problème.

Ces dernières années, les pouvoirs publics bruxellois ont ainsi commencé à re-cadenasser les dispositifs de concertation et de participation^[4]. Mais c'est bien au-delà de Bruxelles qu'on constate un retour en arrière du pouvoir poli-

tique, une tendance à se replier sur la légitimité représentative électorale et à vouloir discréditer l'associatif lorsqu'il se montre critique et fait usage de sa capacité de parole et d'action autonomes. Le contexte actuel de crise économique rend plus difficile et plus conflictuel encore le dialogue entre l'associatif et les pouvoirs publics. Dans les pays les plus durement touchés par la crise et l'injustice sociale, la rupture de confiance est totale et la contestation dans la rue.

BRUXELLES ÉVOLUE, IEB AUSSI

De son côté, tout en perdant peu à peu sa proximité avec le pouvoir régional, la fédération des comités d'habitants a, elle aussi, évolué. Depuis plus de 40 années qu'elle existe, son environnement social, culturel, politique et économique a profondément changé. Elle avait donc besoin de re-fonder son action. Il y a quelques années, IEB

s'est engagée dans un processus de réflexion, en s'interrogeant tant sur sa structure que sur ses modes de fonctionnement et leur articulation avec le reste du tissu associatif, qui a évolué lui aussi.

Tout en se recentrant sur son rôle d'organisation d'éducation permanente, IEB a cherché à s'ouvrir à d'autres associations et à différentes catégories sociales composant la population bruxelloise, mais aussi à rendre plus collectifs ses processus internes et à retrouver une liberté de parole qui lui avait parfois un peu fait défaut...

Dans un monde plus ouvert mais aussi plus tendu, les enjeux urbains auxquels nous sommes confrontés pèsent à nouveau lourdement sur nos modes de vie : il s'est agi d'abord de les comprendre et ensuite d'agir en cohérence avec ces constats. Ainsi, le renforcement de la dualisation socio-économique de la population bruxelloise a ramené la question sociale au premier plan des réflexions, parfois même en tension avec la question environnementale. Parce qu'elle s'en est saisie davantage qu'auparavant, IEB a dès lors pris certaines positions qui bousculent les milieux politiques.

Des mandataires politiques, irrités par le manque de docilité d'IEB ou se sentant trahis par ce « retour aux sources », montrent aujourd'hui des réactions d'incompréhension, voire de mépris et de condamnation. D'où la remise en cause des subsides de l'association, comme si la subside s'accompagnait d'un rapport de subordination ou d'obéissance. Mais si IEB conteste davantage, ne serait-ce pas tout simplement parce que le contexte est devenu plus contestable ?

Certaines prises de position d'IEB sont considérées comme « trop radicales » et on s'entend même reprocher qu'elles s'inscriraient dans le « luxe » du long terme, dégagées de la réalité des rapports de force politiques. C'est vrai, nous avons ce droit et ce devoir : nous recherchons la cohérence et la pertinence sur le long terme. Une association n'est pas soumise aux mêmes contraintes qu'un mandataire politique (coalitions, répartitions de pouvoir, échéances électorales...) ; ses prises de position ne sont donc pas guidées par la recherche du consensus politique, ni subordonnées aux calendriers électoraux, elles ne prétendent pas à la neutralité et elles peuvent même se permettre une petite dose d'utopie ! Et c'est bien normal : une association comme IEB n'est ni un parti de majorité ou d'opposition, ni l'attachée de presse du Gouvernement.

QUELLE « REPRÉSENTATIVITÉ » ?

Mais c'est sur le vieux refrain de la légitimité, du nombre et de la représentativité que se concentrent les attaques contre IEB. Rappelons d'emblée que, bien que fédérant près de 90 associations et comités de quartier actifs sur des questions urbaines, écologiques et sociales, IEB ne peut pas et n'a jamais prétendu représenter la population bruxelloise dans son ensemble.

À partir des préoccupations et des activités de ses membres, IEB pense et agit à la fois comme une force collective de réflexion, d'information, d'expérimentation, de proposition, voire de contestation. Ce droit à définir son environnement n'est pas seulement légal, il est constitutionnel. S'il fallait juger de la légitimité d'IEB, ce serait donc en regard de la qualité de son action,

C'est vrai, nous avons ce droit et ce devoir : nous recherchons la cohérence et la pertinence sur le long terme.

c'est-à-dire de sa capacité à engager le débat entre ses membres et avec la société, à formuler une analyse critique ainsi qu'une évaluation des phénomènes urbains qu'elle observe de manière étayée, à prendre des positions collectivement et à stimuler l'échange de savoirs, la mise en réseau et la création d'alliances avec d'autres acteurs urbains, etc.

Certes, il n'y pas d'obligation à financer la société civile, mais invoquer un défaut de légitimité d'IEB pour en menacer le financement n'est pas honnête. Il serait plus juste de dire : « nous ne souhaitons plus financer cette fédération car elle nous gêne ». Ce qui reviendrait à financer l'associatif en fonction de sa docilité... Et à piétiner au passage les principes de la Charte associative signée par nos gouvernements et reconnaissant formellement la liberté d'association, et ceux de la Région qui s'est engagée à garantir aux associations comme IEB le droit à une indépendance leur permettant de « se consacrer sans entraves aux missions qu'elles se sont assignées et pour lesquelles elles sont subsidiées »^[5]. Si l'on souhaite davantage de participation et de délibération dans l'espace public, il faut en effet s'en donner les moyens.

Il n'appartient pas au pouvoir politique de décerner un brevet de légitimité aux associations, ni de s'ingérer dans leurs prises de positions. Oui, IEB peut légitimement porter un regard critique sur un processus participatif, ou décider de déposer un recours contre un projet immobilier, un plan ou une ordonnance qui violent la réglementation en vigueur. Mais IEB peut tout autant mener des projets et des alliances avec les pouvoirs publics, rendre des services nombreux à la population et même aux administrations – y compris sur le plan économique. C'est ainsi qu'IEB a récemment contribué à ce que le projet porté par la société Prowinko à l'avenue de la Toison d'or permette à la Commune d'Ixelles d'augmenter son patrimoine immobilier social pour une valeur de plus de 4 millions d'euros ; ou que certains de ses membres initient de nombreux projets d'économie sociale et durable, créateurs d'emplois locaux non délocalisables.

DES RECOURS LÉGITIMES

Si, sur la place publique, IEB revendique le droit de participer au débat d'idées, devant les juridictions elle ne revendique rien d'autre que le respect de la légalité. Faut-il le dire... les juridictions administratives ou judiciaires n'ont pas pour mission de s'immiscer dans la liberté d'appréciation du politique, mais de sanctionner les illégalités avérées des décisions prises. D'ailleurs, reprocher à une association comme IEB ses actions en justice est contraire à la Convention d'Aarhus, signée par la Belgique, qui spécifie que les associations œuvrant pour la protection de l'environnement peuvent introduire des recours administratifs ou judiciaires.

Un pays dans lequel la société civile se verrait interdire d'exiger des pouvoirs publics

le respect de ses propres plans et règlements et la motivation correcte des actes administratifs serait-il encore une démocratie ?

Au passage, redonnons aux choses leur réelle importance. Sur ces 5 dernières années, tandis que plus de 20.000 permis d'urbanisme et de lotir ont été délivrés à Bruxelles^[7], IEB a introduit 6 recours contre des permis^[8]. Sur ces 6 recours, seuls 3 concernent des permis délivrés aux pouvoirs publics^[9]. Un autre recours concerne la réforme du COBAT. Tous les recours actuellement jugés (mars 2013) ont été déclarés fondés^[10]. Avec pour résultat une jurisprudence qui fait avancer les grands principes de la démocratie urbaine, et même parfois le droit européen^[11]. Ces principes de la démocratie urbaine, nous entendons bien continuer à les défendre. Tout en jouant le rôle critique qui est le nôtre. ●

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION D'IEB :

GWENAËL BRÉES (Comité du quartier Midi),
CHRISTIAN DEKEYSER (Groupe d'Animation du Quartier européen de la Ville de Bruxelles),
CHLOË DELIGNE (Eau Water Zone),
SYLVIE EYBERG (Comité de quartier Le Maritime),
DOMINIQUE NALPAS (Parcours citoyen),
ISABELLE PAUTHIER (Atelier de recherche et d'action urbaines),
MARTIN PIGEON (Le début des haricots),
RAPHAËL RASTELLI (Pétitions-Patrimoine),
DENYS RYELANDT (Association de comités de quartier uclois),
MARCO SCHMITT (Association du quartier Léopold),
JEAN-LOUIS SMEYERS (Comité de quartier Marie-Christine/Reine/Stéphanie),
MARIE-ANNE SWARTENBROECKX (Comité de quartier Notre-Dame-aux-Neiges de Bruxelles-Ville).

1. www.ieb.be/IEB-quitte-les-ateliers-du-PRDD

2. RTBF, 12 octobre 2012.

3. www.ieb.be/STIB-apres-la-polemique-le-debat.

4. Par exemple : la demande de classement par pétition devenue inefficace depuis la modification du COBAT de 2009, l'adoption en toute opacité du Plan International de Bruxelles, la modification du Plan Régional d'Affectation du Sol (le PRAS démographique) avant l'adoption du nouveau Plan Régional de Développement Durable.

5. Note aux Membres du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, 5 mars 2009 (réf. EH/09/BER).

6. Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement signée à Aarhus le 25 juin 1998.

7. Source : rapports annuels de l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement et extrapolation des chiffres pour 2012.

8. Pour avoir un aperçu plus complet des recours introduits par IEB, voir www.ieb.be/article13183

9. Permis d'urbanisme délivrés pour le « BILC » avenue du Port, 6 dispositifs publicitaires 8m² en espace public (accordés en dérogation aux règlements d'urbanisme), et le réaménagement de l'avenue du Port.

10. Sauf concernant le volet « patrimoine » de la réforme du COBAT. Les dispositions sur le plan de gestion patrimoniale n'ont pas été annulées mais la Cour constitutionnelle a dit que l'application de la directive 2001/42/CE relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement de certains plans et programmes ne peut être exclue d'office.

11. Voir à la fin de ce numéro, l'article « Abrogation de plans : il faut une évaluation des incidences ».



UN NOUVEAU DÉSASTRE AU MIDI ?

IL EST MOINS UNE !

UN DOSSIER RÉALISÉ PAR GWENAËL BREËS ET CLAIRE SCOHER

Une vingtaine d'années après le lancement des hostilités entre SNCB, Région bruxelloise et promoteurs privés, les mêmes acteurs remettent le couvert sur la gare du Midi et ses abords. Comme si leurs ambitions respectives en matière d'immobilier et leurs querelles communes n'avaient pas déjà fait assez de mal au quartier...



On se souvient que l'annonce de l'arrivée du TGV en gare du Midi, à la fin des années '80, avait déclenché un conflit urbanistico-politico-immobilier qui mêla chantages et bras de fer juridiques, spéculation et expropriations, pour accoucher d'un long processus d'implantation d'un quartier d'affaires impliquant notamment la démolition-reconstruction de plusieurs îlots du côté de l'avenue Fonsny. En réalité, ce sont plusieurs conflits qui s'enchevêtrèrent...

Tout d'abord, les communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles, espérant chacune bénéficier des retombées potentielles de l'internationalisation du quartier, ne voyaient pas les choses d'un même œil. De leur côté, plusieurs promoteurs immobiliers s'arrachèrent des parcelles dans le quartier, se confrontant, d'une part, à la SNCB qui les expropria de l'îlot de l'usine Côte d'Or et, de l'autre, à la Région bruxelloise qui créa une société anonyme censée contrôler les opérations dans le périmètre du PPAS Fonsny 1 en les menaçant à son tour d'expropriation. La SNCB, quant à elle, plombée par une dette colossale envers l'État belge et poussée par les «critères de convergences» européens à adopter des stratégies agressives d'entreprise privée va chercher à valoriser son patrimoine foncier, en se transformant en promoteur (via sa filiale Eurostation) afin de financer l'installation du terminal TGV. Le moyen : la réalisation d'une vaste opération immobilière. Mais elle se trouvera freinée dans son élan par la toute jeune Région bruxelloise, créée en 1989. Cette dernière est immédiatement favorable à la création d'un quartier d'affaires à côté de la gare du Midi... mais à ses propres conditions, qu'elle

cherchera à imposer en mettant en place un partenariat public-privé via la SA Bruxelles-Midi, ainsi qu'en élaborant des plans et en bloquant les demandes de permis introduites par la SNCB, laquelle menaça en représailles d'installer le TGV dans une autre gare bruxelloise !

Au fil des années, cette guerre épique où les deux parties s'échangèrent des noms d'oiseaux, où l'État fédéral menaça même d'imposer ses vues à la Région bruxelloise et où Charles Picqué menaça en retour de démissionner, se transforma lentement en guerre froide. La Région parvint au final à réduire les ambitions immobilières de la SNCB, ce qui lui permit de lancer sa propre opération immobilière du côté de l'avenue Fonsny. De son côté, la société ferroviaire en profita pour imputer le retard des travaux du TGV aux autorités locales et les imperfections du nouveau visage de la gare au « *petit esprit de la classe politique* ».

Une accalmie survint en 1996 dans les relations entre les deux ennemies, à l'heure de l'inauguration du terminal TGV et de l'ouverture de la ligne de Thalys Paris-Bruxelles. Mais les blocages ayant été aussi nombreux que le nombre d'intervenants, et leurs ambitions proportionnellement inverses aux moyens disponibles, les opérations prirent des retards considérables. Les habitants entrèrent en résistance, l'expropriation de certaines d'entre eux ayant pris une tournure inhumaine et interminable... qui s'acheva en 2010, 20 ans après les premières menaces d'expropriation.

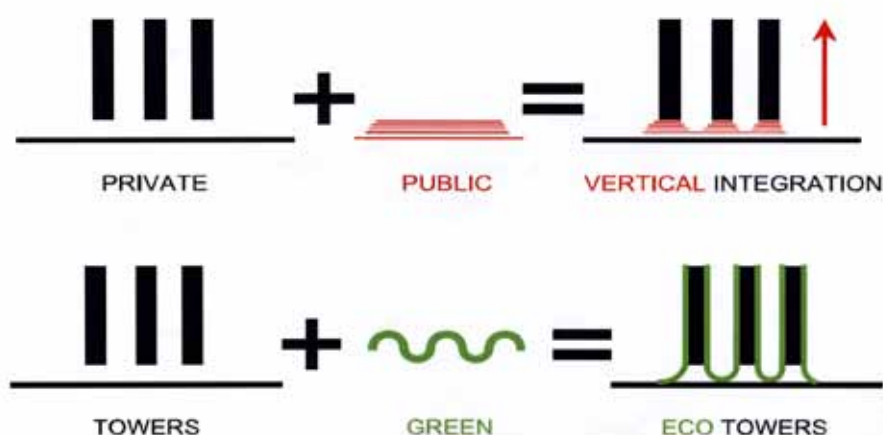
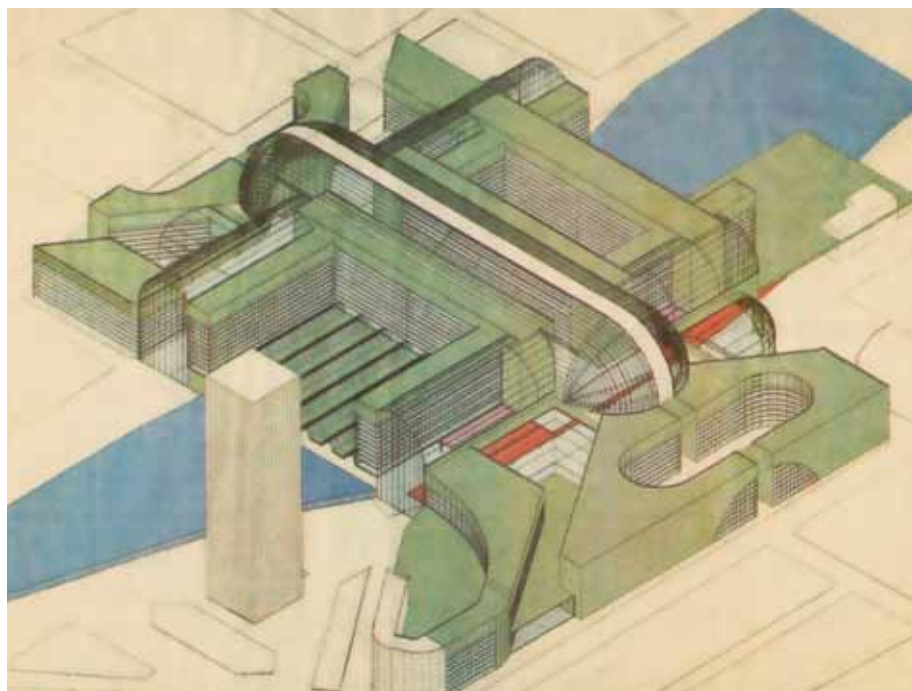
Le nouveau visage du quartier, son aspect chaotique et perpétuellement inachevé, sont le fruit de ces rapports de force entre acteurs aux intérêts divergents, de cette guerre d'usure à laquelle habitants du quartier et usagers de la

gare ont payé un lourd tribut. Si la nouvelle gare n'est pas une franche réussite, que dire de son intégration dans le tissu urbain et de l'aménagement des espaces publics qui l'entourent. La transformation de plusieurs îlots à ses abords n'a fait qu'empirer la situation urbanistique et sociale dans le quartier, tout en laissant béants les problèmes de mobilité.

À l'heure d'écrire ces lignes, la totalité des projets entrepris dans la foulée de l'arrivée du TGV n'a pas encore été réalisée, certains logements tardant toujours à sortir du sol le long de la rue de Mérode. Par contre, 300.000 m² de bureaux neufs ont finalement été construits, pour moitié par la SNCB et ses filiales du côté anderlechtois de la gare, et pour l'autre moitié, côté saint-gillois, par les promoteurs mis « sous tutelle » de la Région via la SA Bruxelles-Midi. Ces bureaux sont aujourd'hui occupés essentiellement par des administrations publiques et des organismes parastataux (tels la SNCB et certaines de ses filiales), le reste allant à des sociétés privées, toutes déjà précédemment installées dans d'autres quartiers de Bruxelles.

ON PREND LES MÊMES ET ON RECOMMENCE ?

Au terme de deux décennies de gestation douloureuse, on pouvait penser que les appétits immobiliers seraient rassasiés, que le quartier allait pouvoir souffler un peu et bénéficier d'un traitement plus adapté et soucieux de réparer les dégâts urbanistiques plutôt que de développer davantage de fonctions tertiaires. On pouvait espérer que les opérations publiques au Midi feraient l'objet d'une évaluation contradictoire, que des



La gare du Midi et ses alentours n'en finissent pas de susciter des projets mégalomaniques. En haut : la gare telle que rêvée par la SNCB en 1990 et le quartier redessiné par la Région en 1991. En bas : les nouveaux plans de la SNCB en 2012, une "intégration verticale"...

IMAGES : EURISTATION, COOPARCH, EURO IMMO STAR.

leçons en seraient tirées et que la gestion urbanistique de ce dossier deviendrait plus transparente et démocratique. Mais les derniers événements de cette saga portent à croire qu'il n'en est rien...

En 2007, alors que la Région est encore empêtrée dans son opération d'expropriations et que les nouveaux bureaux de l'avenue Fonsny ne sont pas entièrement construits et toujours loin d'être remplis, le Gouvernement commande discrètement à un cabinet d'audit privé la rédaction d'un « Plan de développement international » (PDI). Un nouveau plan sans valeur légale, dont l'objectif est de « renforcer l'attrait de Bruxelles à l'étranger » pour en faire une vraie « City of business ». Dix « zones stratégiques » y sont ainsi pointées, dont le quartier Midi, décrit comme le « pôle business du futur ». Aux yeux de la Région, la « vocation » du Midi comme quartier d'affaires est donc toujours de mise, malgré le sombre bilan de 20 années de plans, d'expropriations et d'une politique d'internationalisation qui n'aura attiré que des administrations publiques, des parastataux et quelques sociétés étrangères déjà établies à Bruxelles.

C'est à la même période qu'Eurostation et Euro-Immostar (filiales de la SNCB) annoncent avoir acquis, conjointement avec les promoteurs

privés Atenor et CFE, un large terrain situé juste à côté de la gare. Leur intention n'est ni d'y développer des infrastructures liées au chemin de fer, ni du logement social... Le projet, qui passera vite exclusivement aux mains d'Atenor et CFE, deviendra celui des tours « Victor », prévoyant la création de 100.000 m² de bureaux neufs. Un projet qui semble adoubé par les pouvoirs publics, lesquels s'empressent d'abroger les deux PPAS en vigueur à cet endroit et dont le maintien aurait contrarié les ambitions des promoteurs.

Parallèlement, en 2008, la SNCB annonce son intention de centraliser ses bureaux sur l'assiette du chemin de fer de la gare du Midi, c'est-à-dire le long ou au-dessus des voies. Son souhait : restructurer entièrement ses espaces de bureaux actuellement vides du côté de l'avenue Fonsny, en ce compris l'ancien centre de tri postal, pour y regrouper à terme tous les services du groupe SNCB actuellement disséminés dans le quartier. Une opération qui suppose d'ajouter un nombre important de surfaces de bureaux dans le quartier, et dans le même mouvement d'en vider autant dans le même périmètre. Un grand turnover en somme, qui paraît signaler l'absence de toute politique immobilière rationnelle et à

long terme au sein de la SNCB. Si l'on songe aux bureaux que le groupe occupe avenue Fonsny, tout fraîchement construits après avoir nécessité des années de procédures d'expropriation, ou aux 56.000 m² du « Midi Atrium » qu'elle a acheté à peine 8 années plus tôt, avenue de la Porte de Hal, sur un terrain dont un promoteur a vidé et détruit les 45 maisons qui s'y trouvaient pour y laisser un grand terrain vague pendant 10 ans... comment ne pas avoir la sensation d'un énorme gâchis et d'une histoire qui se répète ?

La SNCB base ses réflexions sur une « étude urbanistique de la gare de Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers », qu'elle a commandée au bureau d'études ARSIS et qui préconise la densification du quartier Midi à hauteur de 350.000 m² supplémentaires dans le périmètre des abords immédiats de la gare, et notamment l'îlot de la gare en construisant sur les voies ferrées.

Le groupe ferroviaire ayant déclaré ses nouveaux appétits immobiliers pour le Midi et donné le coup d'envoi d'une nouvelle grande opération de déménagement et de démolition-reconstruction dans le quartier, comment allait réagir la Région ? Les deux instances prirent langue et conclurent un Protocole de coopération impliquant toutes



AFFICHE RÉALISÉE DANS LE CADRE D'UN ATELIER DU PLEINOPENAIR 2012

les parties qui développaient jusque là des projets d'aménagement et des visions différentes du quartier (cf plan en pages 4-5) : la SNCB Holding, Eurostation, Euro Immostar, Beliris, les communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles et la Région. La volonté semblait donc être à la concertation et au dialogue pour tenter de définir une approche commune.

Présenté comme une manière de mettre en œuvre les recommandations du Plan de développement international de Bruxelles, ce Protocole annonçait l'élaboration d'un « Master plan »... lequel serait dessiné, *in fine*, par les bureaux d'études de la SNCB. Pour créer consensus entre les différentes institutions signataires du protocole, celui-ci prévoyait la tenue de discussions sous l'égide d'un Comité de pilotage présidé par Charles Picqué... discussions dont le document prévoyait expressément que rien ou presque ne devait filtrer publiquement.

Pendant la période des réunions du Comité de pilotage, la SNCB lança bien quelques ballons d'essai. Elle annonça ainsi que sa filiale Euro-Immostar avait fait appel, sans passer par un concours ni un appel d'offres, à l'architecte-vedette Jean Nouvel. Signalons au passage que la désignation se fit sans passer par le moindre concours ou autre appel d'offres. La SNCB publia des images du nouvel enrobage de la gare, avec comme *teaser* : un bâtiment transparent en forme de « V » surplombant de 120 mètres les voies ferrées. A l'exception d'une présentation au Bozar, Jean Nouvel ne s'exprima pas publiquement sur le projet.

Voilà pour la parenthèse médiatique, assez vite refermée. Mais au-delà de cet effet d'annonce, ce qu'il fallait retenir du projet de la SNCB c'est surtout l'intention de construire 250.000 m² de bureaux neufs, un centre de congrès et un restaurant panoramique, derrière une façade moderne de 550 mètres de long s'étalant jusqu'au pont de la rue Théodore Verhaegen et de la rue des Vétérinaires ! Et par ailleurs, l'idée de réaménager

les quadrilatères situés sous les voies de chemin de fer entre la gare et la Petite ceinture (les rues couvertes) : ils pourraient être démolis pour dégager une perspective sur la gare, ou transformés en vaste galerie commerciale menant les touristes vers le centre-ville.

Les mauvaises habitudes reviennent au galop : deux projets qui totalisent 350.000 m² de nouveaux bureaux dans un quartier qui en compte déjà 300.000 m², de nombreuses parties concernées dont les visions ne s'accordent pas, les ingénieurs de la SNCB aux commandes d'un Master Plan censé redessiner tout un quartier, l'absence de débat public et de concours, des clauses de confidentialité... Bref, tous les ingrédients d'un scénario catastrophe à nouveau réunis.

Sans surprise, la discorde finira par éclater. En 2011, trois ans après la signature du Protocole de coopération, Charles Picqué fait une sortie dans les médias, déclarant en substance qu'il n'est plus possible de discuter avec la SNCB. « Notamment parce [qu'elle] est très souvent repliée sur ses seuls besoins, alors qu'elle doit s'ouvrir à une réflexion générale sur la ville ». On n'en saura pas plus. Il se murmure que les autorités, sans doute motivées par la perspective d'importantes taxes sur les bureaux et charges d'urbanisme, n'auraient pas cherché à freiner les velléités de la SNCB de créer 250.000 m² de bureaux supplémentaires, tout en conditionnant leur accord à la construction d'autant de nouvelles surfaces de logement dans le quartier. La SNCB aurait dès lors élaboré un projet de reconversion en logement de ses bureaux situés entre la rue de France et la rue Bara. Un projet rendu incertain par la probabilité d'implanter une nouvelle gare souterraine à cet endroit dans le scénario d'un élargissement de la jonction Nord-Midi, et qui nécessiterait l'expropriation de nombreux propriétaires particuliers situés aux abords du site. Un projet dont la Région n'aurait pas voulu, car l'idée de la SNCB est de construire ces logements sous forme de trois tours de 228 mètres de haut (55 étages) ! C'est manifestement cet épisode

qui provoqua la rupture des négociations.

On peut toutefois supposer que l'enjeu de ces trois années de discussions, lentes et inutiles selon l'ancien bourgmestre d'Anderlecht Gaëtan Van Goidsenhoven, dépassa le cadre de la gare et du quartier du Midi. D'autres sujets de dissension existent entre la SNCB et la Région, et il est probable qu'ils aient interféré dans les négociations : le sort des grandes réserves foncières de la SNCB comme Schaerbeek-Formation que la Région souhaite acquérir, les projets d'élargissement de la jonction Nord-Midi, le RER, ... Quoi qu'il en soit, la hache de guerre est à nouveau déterrée. Et le Protocole de coopération, enterré.

TANT QU'IL Y AURA DES BUREAUX...

En 2011, la Région décide donc de confier une réflexion sur le quartier Midi à sa nouvelle Agence de développement territorial (ADT). Celle-ci dispose de 6 mois pour définir un périmètre d'étude et remettre une note d'orientation au Ministre-Président, devant tenir compte « des besoins du quartier à l'aune des objectifs du Plan de développement international et des données relatives au boom démographique attendu ». Ce sera chose faite au début 2012, le cabinet du Ministre-Président prenant ensuite plusieurs mois pour retravailler ce document avant de le présenter en juin à son Gouvernement. À l'heure d'écrire ces lignes, aucune des deux versions de cette note n'a encore été rendue publique ni soumise au Parlement bruxellois ⁽¹⁾.

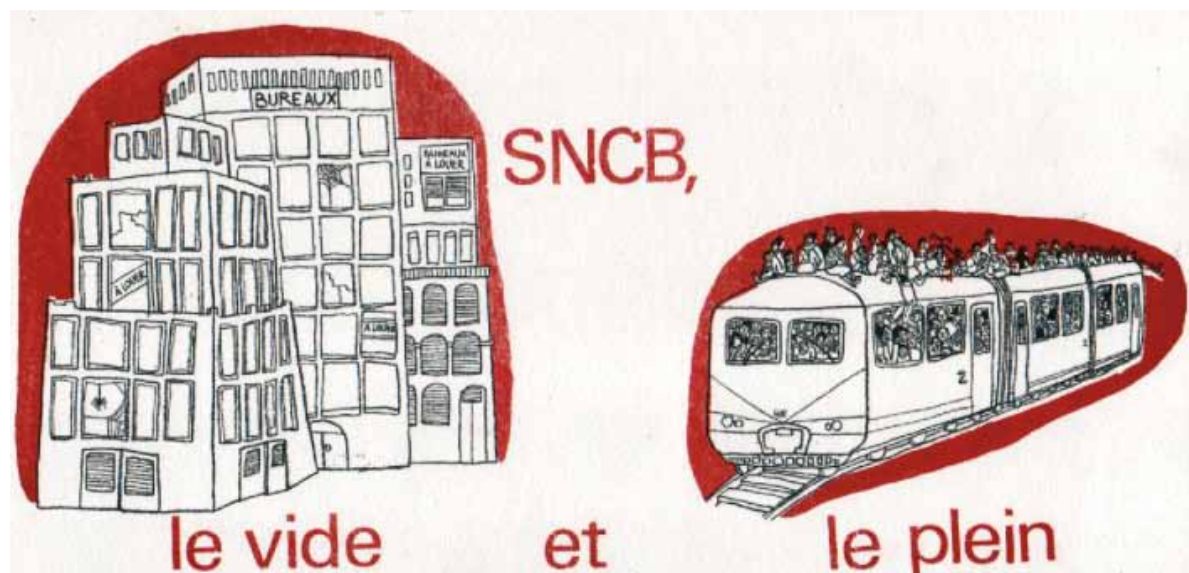
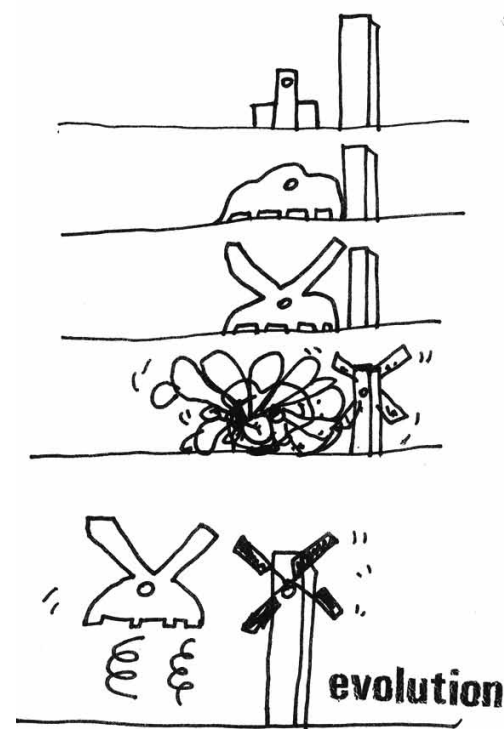
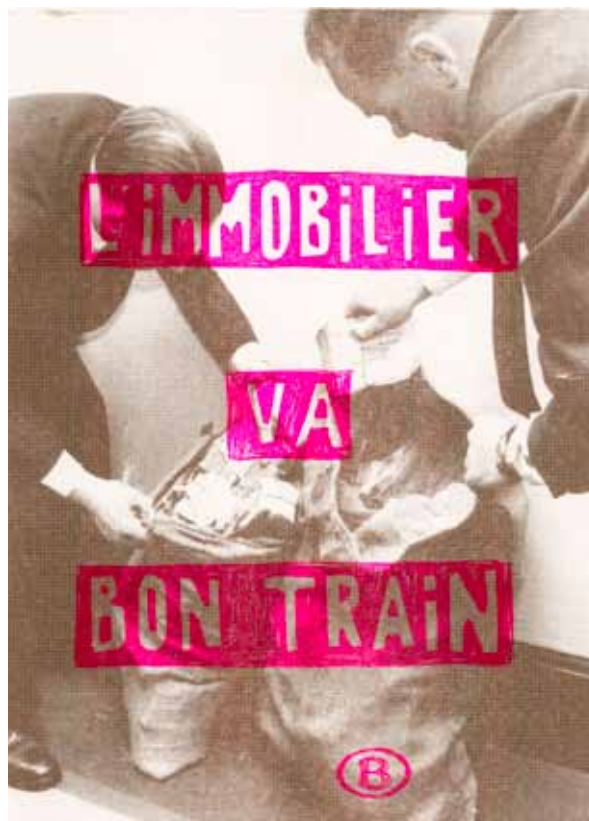
L'urbanisme au quartier Midi continue d'être marqué par le sceau de l'opacité. En juin dernier, le Gouvernement a pourtant déjà décidé de mandater l'ADT pour élaborer un « Schéma directeur du quartier Midi ». Un nouveau plan, donc, probablement destiné avant tout à peser dans le rapport de force en faveur de la Région contre la SNCB.

Si on ne peut qu'applaudir la volonté publique d'encadrer un tel dossier, les moyens choisis posent à tout le moins des questions. Un schéma directeur est un plan sans valeur légale qui, une

fois approuvé par le Gouvernement, doit être adapté dans des PPAS. On peut supposer que son élaboration dure environ deux ans, c'est-à-dire qu'il risque de n'être soumis au Gouvernement qu'après les élections régionales de 2014. Si tel est le cas, personne ne peut prédire ce qu'en fera la prochaine majorité. Ensuite, dans le meilleur des cas, un ou plusieurs PPAS seront réalisés pour transcrire ce Schéma en règles urbanistiques, ce qui prend généralement trois bonnes années. Nous voilà donc embarqués dans des procédures qui nous mènent plus ou moins jusque 2017. D'ici là, tous les grands projets immobiliers de la SNCB et des promoteurs privés dans le quartier seront-ils bloqués ? Ce ne serait que pure logique. Pourtant, le projet « Victor » continue à avancer administrativement (l'étude d'incidences est clôturée depuis plusieurs mois et Atenor est sur le point de déposer sa demande de permis) et il semble que la SNCB ait déposé ses premières demandes de permis pour la transformation des quadrilatères sous la jonction Nord-Midi.

Et une fois de plus, l'histoire récente du quartier Midi recèle de précédents pas forcément rassurants sur ce type de procédure. « Nous avons déjà connu une telle situation dans ce même quartier », confesse Charles Picqué. Avec le résultat que l'on sait... En 1991, en pleine séquence de bras de fer similaire entre SNCB, promoteurs et autorités publiques sur le Midi, la Région avait opté pour l'élaboration d'un « Schéma de développement » censé garantir un développement cohérent et harmonieux du quartier. Le Schéma prévoyait notamment une mixité des fonctions, de vastes espaces verts et de grandes places publiques, de limiter les gabarits des nouveaux bâtiments aux gabarits du quartier... La réalité des rapports de force, de la situation foncière et financière des différents acteurs, le lobbying des promoteurs ont transformé ces belles intentions en tout autre chose. La mise en œuvre du Schéma de développement a été morcelée en cinq PPAS qui ont rapidement emprunté d'autres directions et auxquels les autorités ont ensuite régulièrement dérogé. Le développement du quartier n'a rien eu de cohérent ni d'harmonieux. La SNCB a développé ses projets en veillant jalousement à ce que personne d'autre ne s'en mêle. La société d'économie mixte mise en place par la Région a gravement failli à sa mission tout au long de l'opération : sous-financée et incapable de maîtriser le foncier dans le périmètre, elle s'est retournée contre les habitants et petits propriétaires. Les promoteurs, fâchés de la « concurrence déloyale » que la SNCB et la Région leur ont livré sur leur propre terrain, ont fait le gros dos pendant une bonne décennie, ralentissant l'opération régionale qui ne pouvait se réaliser qu'avec leur concours. Maîtres du jeu car disposant de nombreux terrains dans le périmètre, ils ont patiemment attendu que la situation leur redevienne plus favorable. Résultat ? Bien que toujours habité par des locataires et propriétaires en proie à l'incertitude, le quartier s'est lentement désagrégé, ressemblant de plus en plus à une ville bombardée. Et lorsque le « nouveau quartier » est sorti de terre, la mixité des fonctions y est restée à l'état de vœu pieux. Les gabarits des nouveaux bâtiments ont sensiblement grimpé par rapport aux plans initiaux. Les espaces publics ont été réduits à peau de chagrin...

Se replonger dans l'histoire des politiques urbanistiques et des luttes immobilières du quartier Midi ne signifie pas qu'il faille tomber dans l'immobilisme, l'impuissance et l'inaction. Mais



AFFICHES RÉALISÉES DANS LE CADRE D'UN ATELIER DU PLEINOPENAIR 2012

un certain nombre d'erreurs ont manifestement été commises et il convient d'en tirer les leçons. Les acteurs ayant un pouvoir d'influence sur le devenir du quartier sont sensiblement les mêmes qu'à l'époque. La SNCB et ses filiales immobilières n'offrent pas un visage plus rassurant qu'en 1990. Rien n'indique que les promoteurs privés soient mieux disposés à l'égard de la ville et de ses fonctions dites « faibles ». Les communes restent intéressées par l'apport financier que peuvent leur procurer de nouveaux immeubles de bureaux, même si c'est aux dépens du tissu urbain et des besoins du quartier et en dépit de la surabondance de bureaux vides à l'échelle de la région. La multiplicité d'acteurs aux intérêts divergents et un manque de moyens récurrent handicapent toujours la volonté de la Région de maîtriser le développement du quartier. Son principal pouvoir reste toujours de l'ordre de la planification et de l'examen des demandes de permis d'urbanisme.

Mais que lit-on au contraire dans le projet de Plan régional de développement durable (PRDD) qui est actuellement sur la table du gouvernement régional ? Que le Midi est destiné à devenir un « pôle de développement métropolitain » accueillant « les besoins tertiaires liés au

rayonnement international de Bruxelles et à ses rôles de capitale internationale ». Le projet de PRDD soutient explicitement la création d'un « cluster de bâtiments élevés », soit des « tours iconiques » pouvant jouer le rôle de « signal urbain ». Un refrain déjà entendu. Contre tout bon sens, la Région semble vouloir lancer un nouvel appel d'air à la promotion immobilière, en favorisant même le développement de nouvelles tours.

Or, tant qu'elle continuera à autoriser la construction de nouveaux bureaux dans le quartier, il y a fort à parier que la situation restera ingérable. Les fonctions dites « faibles » seront délaissées. Les mêmes promoteurs publics et privés continueront à se battre pour la plus belle part du gâteau, donnant lieu à de mauvais compromis, à un vaste chantier permanent, dont le résultat sera à l'image de ce chaos. ●

1. Voir la récente interpellation de Charles Picqué par Alain Maron où ce dernier regrettait que le document ne bénéficiait pas d'une plus large publicité « puisqu'il n'est disponible que sur demande. », PRB - Session 2012-2013, Commission Aménagement Territoire 20/02/2013, p. 32.

TOUT ÇA POUR ÇA...

L'histoire de l'îlot « A » raconte le grand plantage de la «revitalisation» du quartier Midi.



CLAIRE SCOHIER

➡ Saint-Gilles, au croisement des rues de Mérode et de Suède. Sur un trottoir délabré, des passants observent circonspects le déclin d'un îlot d'habitations éventré, où subsistent quelques maisons vides. D'autres se dressaient à leurs côtés, il y a quelques mois encore. Des squatteurs y accédaient par un terrain adjacent laissé vague par la démolition de la rue de Norvège. Terrassée par l'arrière d'un imposant building de bureaux neufs aux teintes saumon, celle-ci voisine le tristement célèbre «Gotham City» à l'architecture particulièrement peu adaptée au quartier. Le contraste est total. Autant que le sentiment de désolation.

Sur les façades délabrées, un panneau récemment posé annonce des logements pimpants neufs. Au regard de toutes ces années de gâchis, les riverains ne peuvent que se réjouir. Construire du logement, lutter contre les chancres et les immeubles abandonnés, ne voilà-t-il pas de nobles missions que les autorités ont à cœur de servir ? Mais cette satisfaction leur laisse un goût amer : comment oublier que ces maisons étaient, il n'y a pas si longtemps, habitées par des familles qui n'avaient aucunement l'intention de les quitter ?

Autrefois paisible ruelle ouvrière au caractère villageois^[1], la rue de Norvège fut effacée d'un coup de gomme en 1992 par un plan d'urbanisme (PPAS «Fonsny 1») piloté par Saint-Gilles et la Région bruxelloise^[2]. Les habitants furent aussitôt placés sous la menace d'une expropriation «d'utilité publique» : les deux versants de la rue devaient être abattus, la voirie publique reconvertie en intérieur d'îlot privé, le tout dans le cadre de la transformation de 5 îlots destinés à accueillir majoritairement du bureau. Quelques zones de logement neuf étaient prévues, en lieu et place de l'habitat existant notamment entre les rues de Norvège et de Mérode.

Problème : la Région n'avait pas les moyens de réaliser son projet et prit le risque d'un montage aventureux. En résumé : confier à une société anonyme créée pour l'occasion le soin d'exproprier et démolir des maisons, pour revendre

ensuite les terrains à des promoteurs autorisés à y construire du bureau, encaisser au passage plus-values immobilières et charges d'urbanisme — lesquelles devaient financer non seulement le reste des expropriations, mais aussi la construction de nouveaux logements et le relogement des expulsés. Et, accessoirement, permettre à Saint-Gilles de toucher d'importantes taxes sur l'occupation des bureaux... Un ingénieux scénario, qui omit toutefois d'envisager le manque d'empressement du secteur privé. Dans un contexte immobilier maussade, les promoteurs, mécontents de l'opération régionale, n'eurent aucune raison de se presser. Or, tant que les terrains ne trouvaient pas acquéreurs, les caisses de l'opération restaient vides. La disette amenant l'avarice, les autorités se mirent à vouloir racheter les biens à bas prix en se focalisant d'abord sur les parcelles rentables destinées au bureau.

Tels des apprentis sorciers, les autorités perdirent ainsi immédiatement le contrôle de leur propre opération. Le calvaire des habitants, priés de se tenir prêts à «déguerpir» à tout moment, durera près de 20 ans. Ceux de l'îlot «A» vivront successivement spéculation, déménagements des voisins, maisons murées, incendies, démolitions, terrains vagues, chantiers massifs démarant aux petites heures et se poursuivant parfois le week-end, rue bloquée pour entreposer grues et matériaux, bruit, vibrations, poussières, absence d'éclairage public ou de ramassage des poubelles, sans compter les conséquences de la disparition prématurée de leur rue sur les plans de Bruxelles...

Mais en 2006, au moment de l'expiration du plan d'expropriation, l'îlot offre encore un front bâti continu, la plupart des maisons sont habitées et la Région n'a toujours pas les moyens d'exproprier ni de reconstruire. Les habitants demandent donc l'abandon du projet, l'autorisation de rester dans leurs maisons et de les rénover. Au lieu de saisir l'occasion pour sortir par le haut de cette situation absurde, les autorités adoptent un nouveau plan d'expropriation en 2007. Elles mobilisent des fonds publics : Beliris (devant théoriquement financer la construction

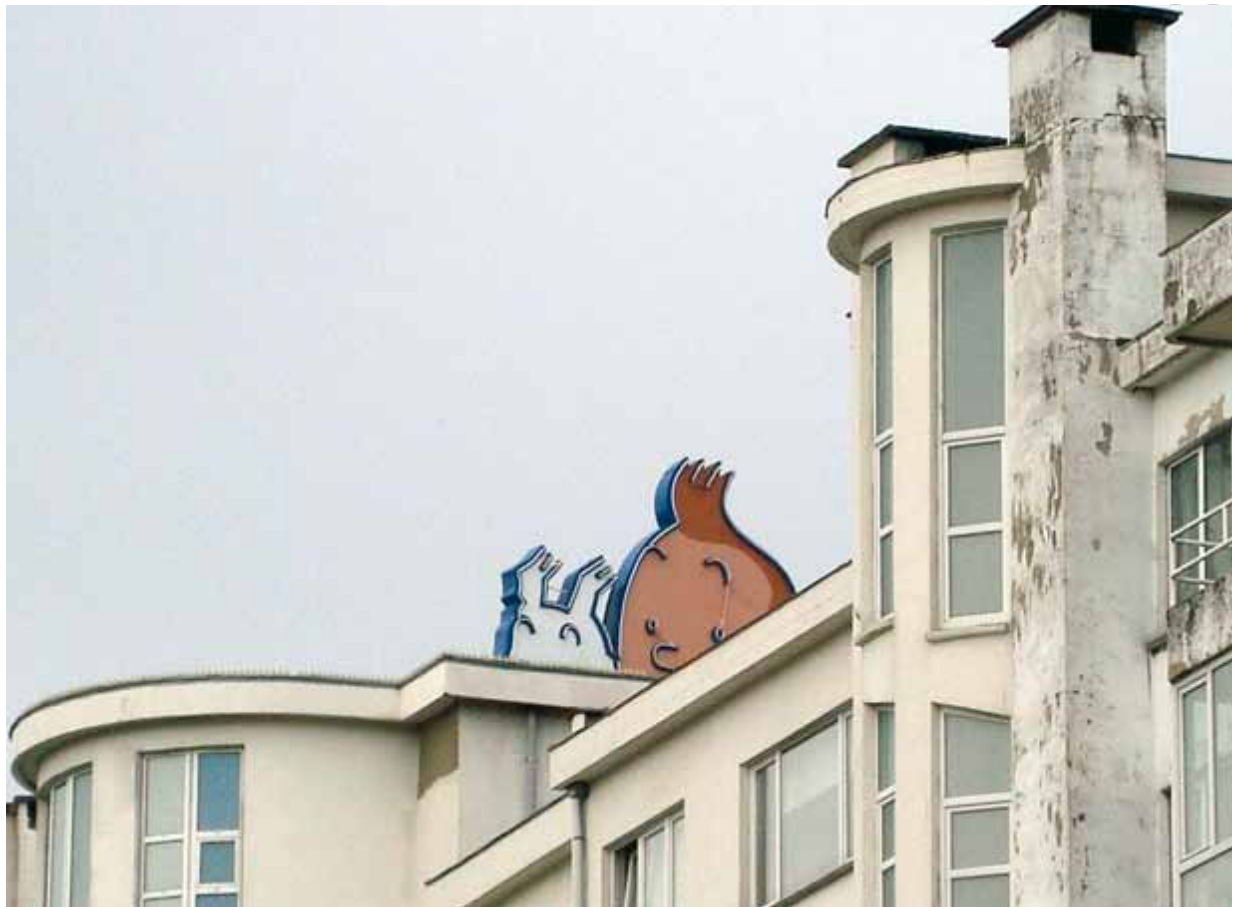
d'infrastructures à impact supra-local) pour exproprier et démolir, et le Plan logement (censé augmenter l'offre de logements à Bruxelles... et non en démolir pour les remplacer par de nouveaux) pour reconstruire. Comble du cynisme : tandis que les habitants attendent depuis 17 ans qu'on scelle leur sort «en extrême urgence», le Ministre-Président de la Région insinue publiquement que la lenteur des procédures est due en partie à la présence de petits spéculateurs parmi eux. Dans les faits, les propriétaires de l'îlot «A» seront les derniers expropriés de la zone. Cette lenteur s'explique principalement par le fait qu'ils étaient situés sur des parcelles destinées à une opération de logement au montage financier bancal.

Le surréalisme atteint son comble en 2008 lorsque le Ministre-Président annonce, suite à une intervention de l'ARAU, qu'il fera rénover les maisons longeant la rue de Mérode ! Alors qu'il a toujours refusé cette option, ces bâtisses ont subitement pris une valeur patrimoniale à ses yeux... contrairement aux habitants, qu'il compte toujours chasser. Quel est le sens de cette décision ne respectant ni la demande des habitants (rester chez eux) ni le projet affiché du PPAS (densifier le logement) ? On a toujours du mal à l'expliquer aujourd'hui. D'autant qu'une mauvaise coordination entre différentes administrations va rallonger les procédures. La dernière expropriée mourra chez elle, de sa belle mort, en 2011. Après 18 ans de menaces, elle avait été expropriée quelques mois plus tôt. Mais les autorités manquaient de liquidités pour l'indemniser ! Elle était ainsi devenue la dernière habitante de tout l'îlot. À force d'études architecturales et de montages juridiques complexes, les maisons étaient restées vides. Elles le seront jusqu'au début 2013, où la plupart d'entre elles furent... démolies. Comprenez qui pourra ●

1. Lire «Témoignage mineur», Pierre Ladeuze, Publibook, 2005.

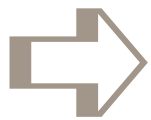
2. Lire «Bruxelles-Midi, l'urbanisme du sacrifice et des bouts de ficelle», Gwenaël Breës, Aden, 2000.

VICTOR LE VERTIGE DU MIDI



GWENAËL BRÉES

La région bruxelloise compte bien trop de bureaux, preuve en est : ils restent vides. Pourtant le promoteur Atenor, soutenu par Anderlecht, Saint-Gilles et la Région, prévoit d'encore alourdir le quartier du Midi de 100.000 m² de bureaux supplémentaires sous forme d'un bouquet de tours. Comment ne pas crier à l'absurdité ?



Le quartier Midi, sa gare TGV, son marché du dimanche, sa tour – la plus haute de Bruxelles –, ses terrains vagues, ses cafés portugais et espagnols et surtout ses 300.000 m² de bureaux sortis de terre en l'espace de 15 ans au prix de nombreuses expropriations. Les besoins actuels du quartier sont multiples, que ce soit en terme de logements accessibles, de cicatrisation d'un espace public malmené et d'une meilleure organisation de la mobilité aujourd'hui chaotique. Mais les communes et la Région ont d'autres ambitions qui font les choux gras de promoteurs aux aguets comme CFE et Atenor.

LE BUREAU : UNE INDIGESTION

Rappelons que la région compte 13 millions de mètres carrés de bureaux dont 2 millions vides et que Bruxelles arrive en deuxième place

européenne, juste après Zurich, du nombre de mètres carrés de bureaux par habitant. Le quartier Midi, en particulier, a doublé sa superficie de bureaux en 15 ans passant de 300.000 m² à 600.000 m² entre 1995 et 2010. Ceux-ci se sont remplis paresseusement, surtout grâce à un jeu de chaise musicale des pouvoirs publics et autres parastataux : 77% des bureaux sont occupés aujourd'hui par la fonction publique⁽¹⁾ (contre 34% en région bruxelloise). La SNCB à elle seule occupe 220.000 m² de bureaux dans le quartier. L'effet TGV annoncé par certains est resté un mirage. Aucune société mettant à profit la connectivité internationale ne s'y est installée. Les entreprises françaises ont notamment préféré s'implanter du côté de l'avenue Louise, au grand dam du bourgmestre de Saint-Gilles, Charles Picqué, également Ministre-Président de la Région. Toujours est-il que la mono-fonctionnalité de bureaux aux abords de la gare a bel et bien produit, elle, ses effets : le quartier se vide en fin d'après-midi.

Malgré cette orgie tertiaire, les communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht n'ont pas hésité à l'automne 2010 à lancer une procédure d'abrogation de deux Plans particuliers d'affectation du sol (PPAS), au motif très explicite de lever un frein à la construction de nouveaux bureaux⁽²⁾ : «Le PPAS dont les quotas de bureaux sont atteints pourrait être un frein aux développements autorisés par le PRAS et aux objectifs du PRD relatifs au développement des zones administratives aux abords des gares.» Une façon d'ouvrir les vannes au profit du projet «Victor» porté par les groupes Atenor et CFE, devenus propriétaires en 2007 (grâce à l'intermédiaire d'Eurostation, filiale immobilière de la SNCB) d'un terrain situé

juste derrière la Tour du Midi. Ils projettent d'y ériger 100.000 m² de bureaux (le PPAS n'en autorisait que 40.000) se déclinant sur trois tours atteignant respectivement chacune 150, 116 et 73 mètres de haut. De quoi donner le vertige et l'envie de fuir aux habitants installés autour de la place Bara.

Les promoteurs reconnaissent sans fard que leur projet est spéculatif et se remplira, au mieux, en occasionnant un nouveau vide structurel de superficies de bureaux ailleurs en région bruxelloise. Il se murmure que le projet est adapté pour un occupant unique, or il y en a peu de cette taille et ce sont surtout des services publics. Et oui... la rumeur veut que la SNCB serait preneuse des tours, en attendant que son propre projet de 250.000 m² de bureaux voie le jour. Le bouquet de tours deviendrait donc du bureau de transit, qui créerait des surfaces vides... dans le même quartier. On croit rêver !

Deux architectes sont aux commandes de ce vaisseau inutile : Christian de Portzamparc pour le vernis international et Michel Jaspers pour la gestion pratique... le même qui a sévi dans les années sombres du quartier Nord et est l'auteur des derniers milliers de mètres carrés de bureaux construits au Midi.

UN BOUQUET DE TOURS, C'EST PAS UN CADEAU!

Pour faire passer la pilule, Atenor présente son projet comme un paquet cadeau : un bouquet de tours, ficelées d'un ruban rouge et «qui invitent la tour du Midi à danser avec elles». Mais la pilule ne passe pas car au-delà de sa mono-fonctionnalité, le



GWENAËL BRÉES

projet interpelle par sa densité. Alors que la densité du site, avec ses anciens ateliers et bureaux, avait un P/S de 2,43^[3], le projet Victor fait monter ce dernier à 13,84. L'étude urbanistique commandée par Euro Immo Star conseillait, elle, un P/S de 4,32 (ce qui équivaut à un immeuble de 5 étages), soit trois fois moins. Pour monter plus haut, Atenor se joue des réglementations et prévoit au milieu de ses tours une nouvelle voirie menant de rien à rien, dans le seul but de détourner les contraintes du Règlement régional d'urbanisme (RRU) afin de pouvoir se caler sur la hauteur de la Tour du Midi⁽⁴⁾.

Une telle densité ne peut qu'accroître la rupture avec le tissu urbain, créant des barrières supplémentaires dans un univers déjà complètement fragmenté par la gare, les voies ferrées, les axes routiers et la masse existante de bureaux. Laissant les habitants et les usagers du quartier aux prises avec le cortège de nuisances qui ne manque pas d'accompagner l'architecture de tours : ombres portées et tourbillons venteux sur des dizaines de mètres, espaces publics inhospitaliers, vues bouchées, sensation d'écrasement... Quant au rôle éventuel de signal urbain dévolu aux tours, il est ici redondant avec celui de la Tour du Midi marquant le paysage depuis les années '60⁽⁵⁾.

Avec désinvolture, l'auteur du projet présente son projet comme «mixte» en raison de 2.000 m² de logements qu'il prévoit aux pieds des tours (le PPAS abrogé en exigeait minimum 10.000 m² !) et en prenant bien soin de les orienter... vers le nord. Le rez-de-chaussée accueillera 2.300 m² de commerces, dont on imagine aisément qu'ils calqueront leur offre et leurs heures d'ouverture sur les besoins des navetteurs et non sur ceux qui vivent dans le quartier.

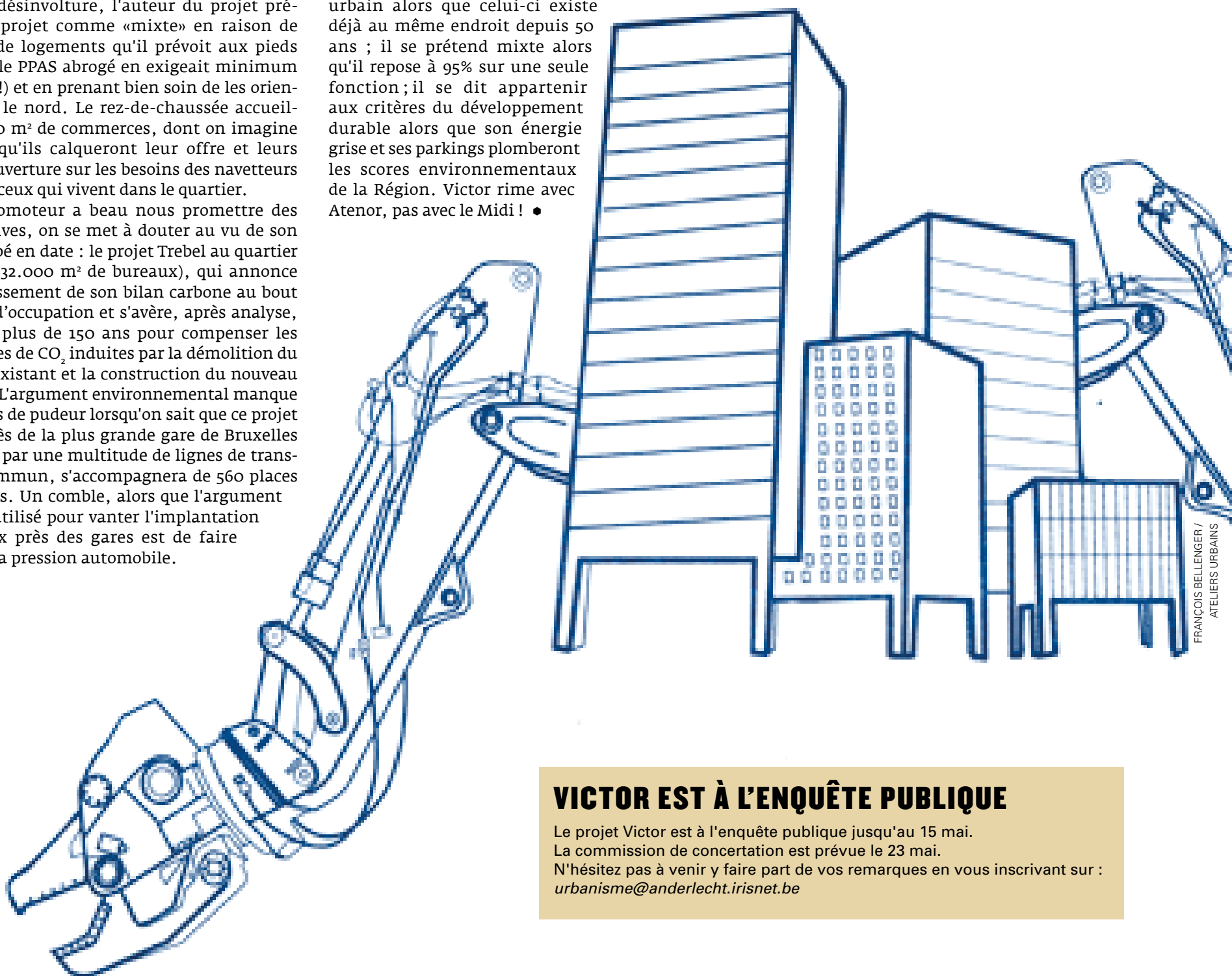
Le promoteur a beau nous promettre des tours passives, on se met à douter au vu de son dernier bébé en date : le projet Trebel au quartier européen (32.000 m² de bureaux), qui annonce un amortissement de son bilan carbone au bout de 20 ans d'occupation et s'avère, après analyse, nécessiter plus de 150 ans pour compenser les 6000 tonnes de CO₂ induites par la démolition du bâtiment existant et la construction du nouveau bâtiment. L'argument environnemental manque encore plus de pudeur lorsqu'on sait que ce projet situé auprès de la plus grande gare de Bruxelles et desservi par une multitude de lignes de transport en commun, s'accompagnera de 560 places de parkings. Un comble, alors que l'argument principal utilisé pour vanter l'implantation de bureaux près des gares est de faire diminuer la pression automobile.

DES HABITANTS À L'OMBRE DES PROCÉDURES

Faut-il le rappeler, le quartier Midi n'est pas qu'un quartier de bureaux. De nombreux habitants vivent dans cet univers inhospitalier. Le projet Victor vient prendre pied sur un terrain déjà pour partie occupé par des immeubles de logements et certains habitants risquent en conséquence de vivre au quotidien à l'ombre de Victor^[6]. Or les pouvoirs publics semblent faire bien peu de cas de leur présence. Lorsque plusieurs riverains demandèrent en 2011 d'obtenir un statut d'observateur au sein du comité d'accompagnement chargé du suivi de l'élaboration du projet — statut accordé régulièrement à des comités d'habitants et encore tout récemment dans le cadre d'un projet au quartier européen —, leur demande fut balayée d'un revers de la main⁽⁷⁾.

Lueur d'espoir... en juin 2012, Charles Picqué déclarait dans la presse : «Il nous faut un cadre de réflexion global car le total des surfaces proposées tant par la SNCB que par le privé conduit à une densité trop forte. Ce n'est pas compatible avec le bon aménagement des lieux. Il faudra faire des arbitrages, des projets devront être revus ou abandonnés». Cette déclaration pleine de bon sens ne saurait amener le Ministre-Président qu'à abandonner ce projet : il crée à foison du bureau dont la Région ne saura que faire ; il se veut un signal urbain alors que celui-ci existe déjà au même endroit depuis 50 ans ; il se prétend mixte alors qu'il repose à 95% sur une seule fonction ; il se dit appartenir aux critères du développement durable alors que son énergie grise et ses parkings plomberont les scores environnementaux de la Région. Victor rime avec Atenor, pas avec le Midi ! ●

1. La SNCB et ses filiales Infrabel, B-Cargo, TUC-Rail ; l'ONSS, l'ONEM et le Ministère des Pensions.
2. Sur la saga liée à l'abrogation des deux PPAS, lire dans cette revue M. Benzaouia et C. Scohier, «Tours de PPAS PPAS au Quartier Midi», *Bruxelles en mouvements*, n° 249, pp. 20-23, lisible sur : www.ieb.be/Tours-de-PPAS-PPAS-au-Quartier.
3. Rapport plancher/sol : rapport entre la superficie de planchers et la superficie au sol. Au plus le nombre est élevé, au plus le projet est dense.
4. Le RRU prévoit que les gabarits doivent rester dans la moyenne de l'îlot. En créant un nouvel îlot par la voirie, Atenor peut conférer à son projet la même hauteur que celle de la Tour du Midi.
5. Voir l'article sur le site d'IEB : «TREBEL rue Belliard - le PUL en dehors du PUL : les incohérences d'un urbanisme de notables à l'obsolescence programmée» ([www.ieb.be/TREBEL-rue-Belliard-le-PUL-en, 11774](http://www.ieb.be/TREBEL-rue-Belliard-le-PUL-en-11774)).
6. Voir leur témoignage ci-contre.
7. Voir le courrier envoyé à ce sujet par les habitants au fonctionnaire délégué de la Région : <http://www.ieb.be/Un-comite-de-quartier-observateur>.



VICTOR EST À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le projet Victor est à l'enquête publique jusqu'au 15 mai.
La commission de concertation est prévue le 23 mai.
N'hésitez pas à venir y faire part de vos remarques en vous inscrivant sur : urbanisme@anderlecht.irisnet.be

TÉMOIGNAGES DARK VICTOR

En 2013, la plus haute tour du monde « sky city » sera construite en Chine en exactement nonante jours. Pendant ce temps, dans le quartier Midi/Bara, l'ombre des tours Victor gagne de l'altitude et devient de plus en plus menaçante.

L'entreprise de démolition a bien effectué sa table rase sous le regard crédule de Tintin et Milou perchés sur le toit de l'immeuble des éditions du Lombard !

Le périmètre délibéré pour la construction des tours Victor est devenu depuis plus d'un an un terrain vague. L'appropriation de celui-ci a été de façon spontanée menée par un petit groupe d'habitants du quartier en essayant d'y planter un jardin sauvage ou par le PleinOPENair... Mais rien y fait, le terrain vague est devenu aujourd'hui une petite enclave privée pour garer les voitures d'une société mitoyenne.

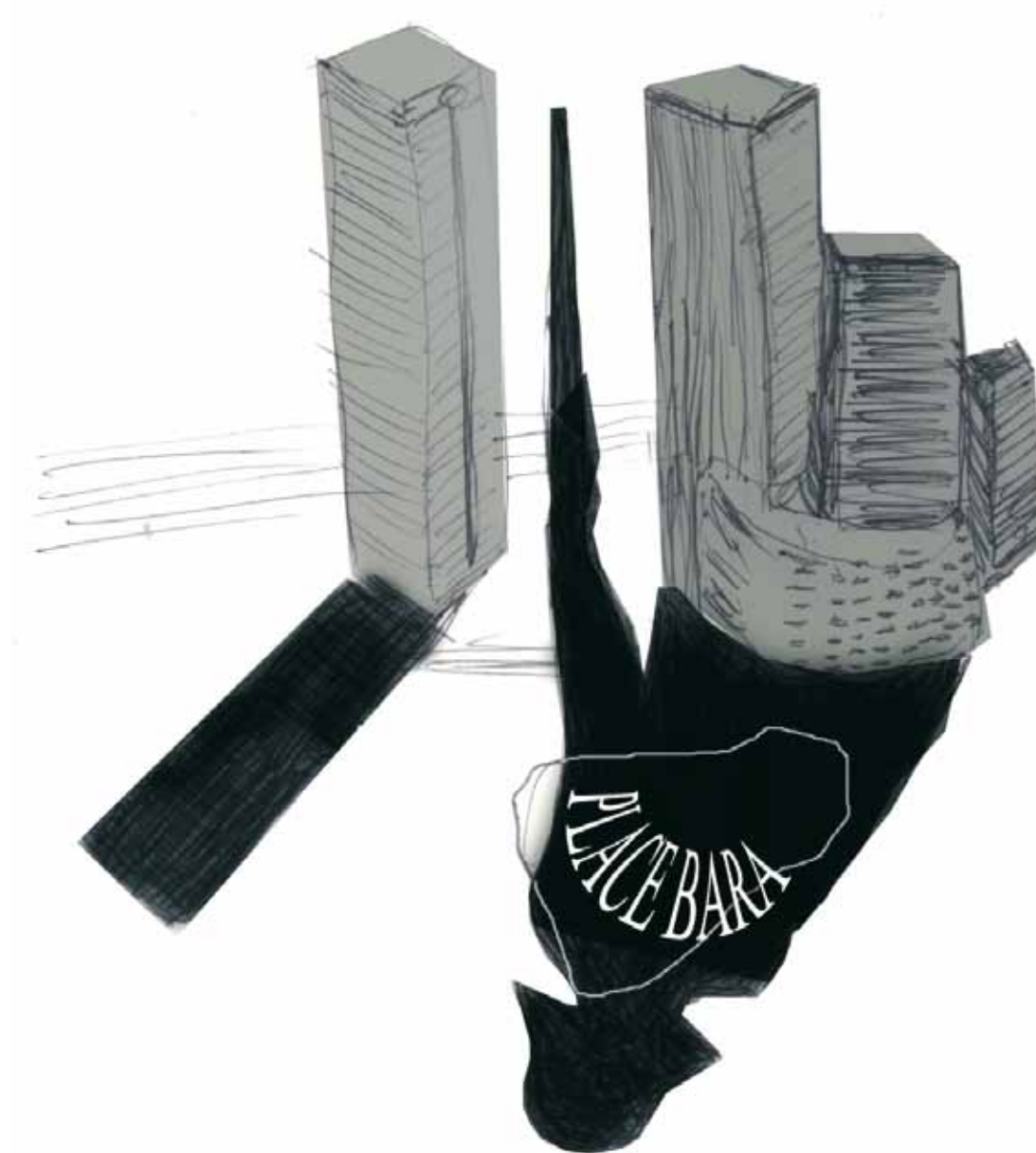
Sans aucune information publique fiable, on aurait pu s'attendre à un déferlement de communications sur les réseaux sociaux, mais celles-ci sont minces.

Les dernières nouvelles fraîches de ce projet émanent d'un séminaire sur les grands chantiers de Bruxelles où l'entrée est sécurisée par son prix de 500 euros. L'information restant figée et filtrée, la crainte s'instaure de voir débouler une ruée de pelleteuses, grues et camions citerne.

Cependant, certaines actions comme le recouvrement de stickers « Non aux tours Victor » d'une cabine téléphonique aux abords du terrain vague interloquent certains habitants qui ne connaissent ni Victor, ni les tours. Un mot d'ordre unanime de ceux-ci est qu'ils ne veulent plus de tours dans ce quartier!

On rêve que ces habitants refassent des actions et se regroupent pour contrer le vilain promoteur Atenor.

FRANÇOIS BELLENGER,
USAGER DU QUARTIER



L'OMBRE DES TOURS

BARA LEGO

Si par mégarde vous vous aventuriez au-delà de la gare du Midi vers la place Bara, il y a un certain nombre de choses que vous devriez accepter de ne pas trouver.

En premier lieu, c'est un quartier sur lequel on tombe bien souvent par hasard, car aucun panneau indicateur ne l'indique. Ici pas d'aménagements pour les piétons ou les cyclistes, les usagers dits « faibles » n'ont pas le droit de cité. Le règne de l'automobile est ici bien ancré avec pour climax des feux qui ne passent plus jamais au rouge, laissant aux automobilistes, dont on connaît la légendaire courtoisie, le soin de laisser passer, ou non, les piétons. De plus, vous trouverez sur la place Bara, les seuls passages piétons courbes de Belgique, ce qui vous obligera donc à marcher en tournant. Ce qui, vous en conviendrez, n'est pas évident. Mais après cela, rassurez-vous, vous pourrez vous reposer de vos émotions sur les larges et multiples bancs de la place. Les bancs, vous trouverez, c'est sûr; la tranquillité et l'air pur par contre... A peu près aussi peu que d'arbres! Arbres, disposés comme il se doit, en arrondi autour de la place. En arrondi, pour que vous compreniez bien, si vous ne l'aviez déjà fait, le dessin du génial urbaniste: un ovale, vous êtes donc bien au centre de l'ovale !

De cafés, pour vous restaurer, vous ne trouverez pas (qui voudrait d'une terrasse dans le brouillard de monoxyde de carbone?).

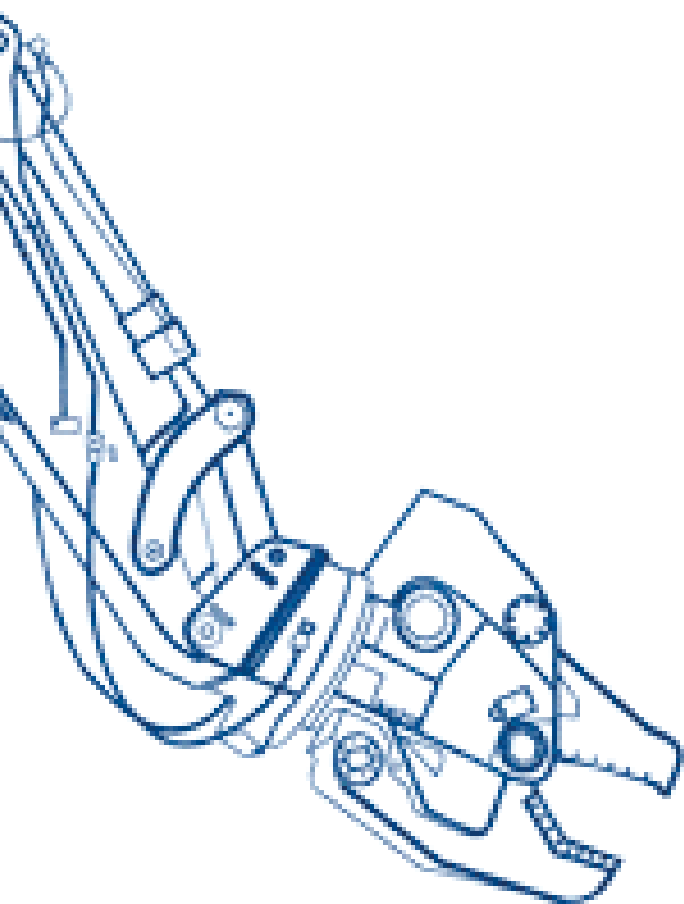
Pas d'épicerie non plus, pour la même raison, mais surtout parce qu'il est bien connu que les habitants du quartier jeûnent la semaine, en attendant le Marché, qui n'a lieu, lui, que le dimanche.

D'ailleurs de quels habitants parlons-nous? Tout au plus quelques centaines d'égarés ayant la curieuse idée d'habiter à côté d'une gare! Mais voyons, une gare? C'est fait pour faire des projets de « *Jonctions Multimodales* », de « *Développement International* », de « *Vitrines de la Ville* »! Des habitants si éloignés de la place Van Meenen, de la place de la Vaillance, qu'on peut difficilement les considérer comme des habitants à part entière. Habitants de la périphérie, habitants de la zone trouble entre deux quartiers troubles, simples petites effigies simiesques de maquettes, banlieusards des quartiers centraux, juste un peu trop loin du centre pour être dignes d'intérêt.

Habiter le quartier Bara, c'est vivre dans un plan d'urbaniste au quotidien.

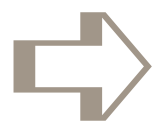
Un truc conçu de haut, comme si on concevait les villes dans GoogleMap. Comme si des urbanistes s'étaient posés en haut de la Tour du Midi avec une maquette géante du quartier et leurs boîtes de Lego pour réaliser leurs rêves les plus débiles.

C. L.
HABITANT DU QUARTIER



GYMKHANA AU MIDI

La mise en vente des abords de la gare du Midi à la promotion immobilière et aux intérêts voraces de la SNCB déstructure le quartier depuis 20 ans. Schéma de développement, PPAS, Master Plan... pendant ce temps l'espace public se morfond. Petite balade dans un environnement désagréé...



L'espace public dans le quartier Midi ressemble à un visage qui aurait subi trop d'opérations chirurgicales, et qui empire à chaque nouvelle intervention. Les grues sont passées et repassées sur le quartier depuis le premier Schéma de développement de 1991, qui voulait réparer le désastre urbain engendré par la Jonction Nord-Midi et envisageait une gare extravertie tournée vers les quartiers d'habitation anderlechtois, saint-gillois et vers le centre-ville. Alors qu'étaient promis de grands espaces publics, toute l'énergie et les investissements se sont rapidement tournés vers des opérations immobilières de bureaux, créant un effet «canyon» assorti de murs aveugles que le passant doit à présent arpenter sur plusieurs centaines de mètres du côté de l'avenue Fonsny. Caractérisé par leur mono-fonctionnalité, ces immeubles ont leur vie liée aux heures de fréquentation des bureaux, laissant des espaces morts-vivants après 19h. L'agence Atrium peine à attirer l'horeca sur ces espaces minéralisés parcourus par les fameuses valises à roulettes. On sent aujourd'hui des tentatives poussives pour recréer une vie urbaine artificielle par des aménagements censés compenser ce qui s'y était construit spontanément.

❶ L'esplanade située le long de l'avenue Fonsny, censée être plantée d'arbres, est un vaste parking à ciel ouvert où se sont perdus quelques abribus. L'animation principale y est la circulation des voitures (à l'exception du marché du dimanche), face aux locaux vides de la SNCB et à l'entrée de trois tunnels peu engageants.

❷ La place de Hollande, vaste espace public animé par des commerces aux rez-de-chaussée tels que les plans des années '90 l'annonçaient, s'est rétrécie sous le lobbying des promoteurs immobiliers, au fur et à mesure qu'étaient octroyées des dérogations permettant d'utiliser les rez-de-chaussée à des fonctions privées. Aujourd'hui rebaptisée Marcel Broodthaers^[1], cette demi-place jamais ensoleillée, grignotée par les bureaux et traversée par la rue de Hollande, propose au chaland une cafétaria, une antenne de police et deux carrés de gazon clôturés pour empêcher les sans-abri de s'y poser. Quelques bancs ont pour rôle principal d'empêcher les voitures de passer. Prévue initialement pour marquer l'entrée de la gare du côté saint-gillois, cette place marque surtout l'entrée d'un couloir fermé. Signe révélateur, Beliris présente l'aménagement

de cet espace sur son site dans la catégorie des travaux de circulation routière et de réaménagement de voirie et non pas comme l'aménagement d'un espace public.

❸ Après avoir traversé la vaste galerie commerciale qui fait office de hall de gare, on arrive du côté anderlechtois. Face à nous, l'immeuble de bureaux sis sur l'ancien site Côte d'Or, qui accueille des administrations publiques, crée une véritable barrière avec la commune d'Anderlecht et le quartier de Cureghem. La place de France, rebaptisée Horta, est entourée de part et d'autre des trémies du parking Q-Park (2500 places). Et le passage, censé constituer initialement un accès vers les quartiers de Cureghem à travers une galerie commerçante restée vide pendant dix ans, a finalement été privatisé par un restaurant haut de gamme qui n'autorise le passage que durant ses heures d'ouverture, c'est-à-dire essentiellement du temps de midi et très occasionnellement en soirée. Assis sur un banc où il est impossible de rester plus de dix minutes tant la structure métallique fait mal aux fesses, on peut admirer un buste de Spaak, des voyageurs cherchant l'entrée de la gare ou l'étrange ballet des taxis en quête de clients et vice-versa au milieu d'un dépose-minute chaotique.

❹ En poursuivant vers l'Esplanade de l'Europe (ancien parvis de la gare lorsqu'elle disposait d'une véritable entrée), vaste étendue grise où fouette le vent de la Tour du Midi, on se heurte à l'usage abusif et inventif de blocs de béton censés pallier les défauts d'un espace mal pensé : ils sont là pour protéger les arbres des camions circulant sur l'esplanade les jours du marché. Selon les heures de la journée, ceux qui se risquent à emprunter un passage piéton ou une piste cyclable se heurtent à un grillage métallique fermé au niveau du trottoir. L'œil attentif notera la différence d'entretien des murs qui bordent l'esplanade, la STIB et la SNCB ne se coordonnant ni sur le nettoyage ni sur la peinture. Quant aux bancs, aux toilettes publiques et aux poubelles miniatures, ils ne sont pas légion pour un lieu public connaissant une telle fréquentation : 125.000 usagers de la gare par jour, auxquels il faut ajouter les habitants et passants du quartier.

❺ Un peu plus au nord, place Bara, tout est pensé en termes de flux. La moitié de l'espace est consacré à la circulation d'automobiles et de transports en commun s'évertuant à trouver leur chemin. Sa traversée d'une traite est un véritable

défi et aucun arbre n'y a trouvé refuge. À nouveau, le précieux bloc de béton est là pour assurer la protection des piétons.

❻ On cherche vainement un espace vert pour fuir cette agitation. À peine créé, le petit parc Grisar, installé sur l'ancienne cicatrice laissée par le tracé du métro, a été fermé pour des raisons de sécurité. Sa grille est perpétuellement cadenasée. Et les deux autres espaces verts prévus dans le cadre du Plan régional de développement de 2002 sont passés à la trappe : celui de l'îlot Memling a été remplacé par un projet immobilier privé de logements et celui des Vétérinaires est devenu un espace vert réservé aux lofteurs autorisés à passer les portiques sécurisés de l'îlot.

LES RÊVES D'EURO IMMO STAR

Euro Immo Star, sous-filiale de la SNCB chargée de piloter les projets de développement urbain pour la gare et ses abords, ne manque pas d'imagination pour «améliorer» l'espace public qui entoure la gare.

❼ Une imagination shootée aux esquisses sur papier glacé des gares des nouvelles métropoles devant asseoir une réputation sur l'échiquier international. Que leurs rêves ne cadrent pas avec ceux des habitants n'effleure pas ces ingénieurs. Outre le projet de 250.000 m² de bureaux, en partie sous forme de V, et de trois tours de logements perchées à 228 mètres, Euro Immo Star souhaite à très court terme réaménager les quadrilatères (espaces vides sous les voies surélevées) situés entre la gare et la Petite Ceinture et plus connus des Bruxellois sous le qualificatif de « tunnels puants »⁽²⁾ : il s'agirait de les transformer en galerie commerciale⁽³⁾ menant directement les touristes vers le centre-ville. Euro Immo Star propose la création d'un long couloir vitré longeant l'esplanade, empiétant sur la moitié de celle-ci en privatisant cet espace public et en réduisant l'emprise du marché. De quoi s'assurer que deux mondes ne se rencontreront jamais : d'un côté, les navetteurs pressés d'atteindre leurs lieux d'activité, de l'autre, les habitants du quartier. Autant dire que ce projet ne fait pas le bonheur des autorités anderlechtoises qui aimeraient capter un peu de ces flux aux poches garnies.

Euro Immo Star a également de grands projets d'infrastructures routières pour «résoudre» les problèmes de mobilité du côté Bara. La filiale prévoit rien moins que la création d'un nouveau tunnel voiture sous la rue Bara et la création d'un



PHOTOS : ATELIERS URBAINS (CLÉMENT, EVA SEPTIER, JULIEN CLAESSENS, JULIE GODART, GWENAËL BREËS, SARAH MUNERA, BRENDAN)

nouveau parking de dissuasion de 4500 à 5000 places sous le Bloc II (ancien îlot Côte d'Or). Des parkings de dissuasion dont on saisit immédiatement l'utilité : abandonner sa voiture au Midi, pour prendre le tram jusqu'à la Bourse, quel exploit ! Quant à la réserve de capacité du parking souterrain actuel, le Q-Park (2500 places), Euro Immo Star préfère la passer sous silence. Et si d'aventure le tunnel s'avérait impossible à réaliser (le sous-sol à cet endroit est déjà bien troué),

Euro Immo Star a une solution de rechange : une autoroute 2x2 bandes, de quoi briser la barrière entre la gare et Cureghem et ravir les piétons et les habitants du quartier. Il va sans dire qu'une grande partie de ces aménagements serait financée par de l'argent public, via Beliris qui n'en est pas à son premier réaménagement des espaces publics dans le quartier... et sans doute pas à son dernier. ●

1. Lire la saga sur le site du Quartier Midi : www.quartier-midi.be/tag/place-marcel-broodthaers.
2. Il faut dire que la gestion de la rue Couverte n'est pas facilitée par le nombre de gestionnaires censés se coordonner : la Région, la SNCB, la STIB et Bruxelles Propreté. À titre d'exemple, la SNCB a les frais d'entretien du trottoir côté gare et la STIB du côté prémétro.
3. Ces nouvelles galeries mettent aussi en cause la survie du commerce de proximité. Il apparaît en effet, qu'à l'heure actuelle, la vacance est de 20% pour les commerces hors de la gare alors qu'elle est nulle dans la gare. Mais les loyers commerciaux dans la gare sont le double de ceux du quartier.

L'AVENIR DE BIESTEBROECK ?

UN DOSSIER RÉALISÉ PAR LOUISE BABAR, GWENAËL BREËS, NICOLAS PRIGNOT,
KARIM SARTON, CLAIRE SCOHIER ET MATHIEU SONCK



BERTRAND TERLINDEN



Cette partie du canal de Bruxelles que l'on nomme le bassin de Biestebroek, située entre le pont de Cureghem et le pont de la Petite île, est aujourd'hui l'objet de toutes les convoitises et de nombreux enjeux de la politique urbaine bruxelloise s'y enchevêtrent.

Par son emplacement stratégique entre voie d'eau et voie ferrée, la zone a attiré de nombreuses industries usagères de la voie d'eau avec comme atout une localisation du bassin en amont de la ville offrant une eau claire ne charriant pas encore les rejets urbains. Des entreprises de lavage et de traitement de la laine s'y implantèrent à la fin du 19ème siècle. Aujourd'hui encore, la zone affectée à l'industrie présente pour avantage d'être particulièrement bien desservie, grâce aux boulevards Paepsem et Industriel, et à la Digue du Canal. On y trouve notamment du commerce de gros, des industries chimiques, de la construction mécanique ou encore de l'industrie légère. Biestebroek reste l'un des poumons économiques non tertiaires de Bruxelles.

Mais cette évolution de long fleuve tranquille risque d'être bientôt bouleversée par l'intérêt grandissant de la promotion immobilière pour des terres industrielles susceptibles d'être recyclées en *waterfront*. En 2010, des projets de

développement immobiliers pointent leur nez au bassin de Biestebroek, à grand renfort d'images tape-à-l'oeil transformant fictivement la zone en port de plaisance, agrémenté d'espaces résidentiels de luxe, le tout sous un soleil se reflétant dans l'eau azurée du canal, les péniches se voyant remplacées par quelques voiliers.

Ce que d'aucuns crurent être un délire d'architecte se mit à prendre forme grâce à la bienveillance des pouvoirs publics pour ces projets spéculatifs. La commune d'Anderlecht avide de troquer son image populaire et industrielle pour un habit plus prestigieux annonça son intention de lancer un PPAS sur une partie du bassin (49 ha) dans l'objectif de «requalifier» la zone. L'effet d'annonce aidant, les acquisitions par la promotion immobilière irent bon train et les prix se mirent à flamber.

Un peu vite sans doute puisque dans le même temps le gouvernement planchait sur son PRAS démographique chargé de décider du changement éventuel d'affectation en zone d'entreprises en milieu urbain (ZEMU), affectation autorisant la réalisation de logements au bord de l'eau et donc potentiellement d'un waterfront. L'approbation du PPAS fut suspendue, en l'attente de la décision et les promoteurs se mirent aux aguets.

La plupart des conseils d'avis interrogés par le gouvernement lors de l'enquête publique sur le nouveau PRAS s'inquiéteront du risque de gaspillage important d'un foncier industriel encore pourvoyeur d'emploi non qualifié. Peu de terres, en-dehors du Nord de Bruxelles, offrent encore aujourd'hui la possibilité d'assurer une connexion entre le canal et les activités économiques. Sans compter qu'une telle invitation à la promotion immobilière a été lancée sans instaurer au préalable à un mécanisme permettant de capter les plus-values générées par les changements d'affectations prévus par le plan. Cette levée de bouclier de la société civile a été balayée d'un revers de la main. Le nouveau PRAS a été adopté tout récemment, sans se soucier de ses conséquences sociales, économiques et environnementales...

Le bassin de Biestebroek est un exemple marquant des zones visées par le nouveau PRAS. Ce dossier vous invite à mieux la découvrir et à alimenter votre réflexion sur l'avenir des dernières zones industrielles de la Région de Bruxelles-Capitale. ●



UNE CROISSETTE À ANDERLECHT ?

Comment les ambitions d'un architecte-promoteur, suivi par les pouvoirs publics, ont transformé un bassin industriel en zone « tendance » prisée par les investisseurs immobiliers.



À l'heure où la Région bruxelloise vient de fixer le sort d'une partie du bassin de Biestebroek dans son nouveau Plan régional d'affectation du sol (PRAS « démographique ») et où la Commune d'Anderlecht doit conséquemment réanimer le processus d'élaboration d'un Plan particulier d'affectation du sol (PPAS) pour cette zone, il est intéressant de se demander comment et pour quelles raisons les autorités ont ouvert le débat sur la planification de ce périmètre... Dans le cadre d'une réflexion de fond sur la crise du logement et l'avenir du canal, ou pour s'adapter sur mesure aux projets d'investisseurs privés, comme c'est trop souvent le cas à Bruxelles ?

Celui qui a donné le coup d'envoi et fait mousser l'intérêt des promoteurs pour le bassin de Biestebroek est l'architecte Philippe De Bloos. En 2010, maquette et vidéo à l'appui, il présente au salon immobilier Realty le projet « Rives » : une transformation radicale du bassin industriel en marina bordée de logements de luxe. Pour convaincre les plus sceptiques, il promet la création de pas moins de 5000 emplois. Par sa mesure, son projet est irréaliste, mais qu'importe : il crée une image et est susceptible de lancer une dynamique. Le Bourgmestre d'Anderlecht y voit une opportunité de se débarrasser d'un « *ghetto industriel crapoteux* ». Lui qui avait demandé à l'architecte d'inclure dans son étude la rive habitée du côté de la rue Wayez, s'empresse donc d'afficher son soutien à cette initiative ambitieuse et innovante comme il les aime. Tant sa Commune que la Région annoncent ensuite assez rapidement leur intention de revoir les affectations de



CITY DOCK - ATENOR

la zone. En prenant soin d'afficher publiquement leur réticence conjointe et appuyée pour la fonction industrielle et leur nette préférence pour le développement d'une zone à la fois récréative et de logements de standing. Un dessin semblable à celui qui est caressé par De Bloos et quelques investisseurs...

PLANIFICATION À VAU-L'EAU

Dans les mois qui suivent la présentation de « Rives », le signal est bien compris. Quelques promoteurs confiants acquièrent dans le périmètre d'importantes parcelles, pourtant inscrites dans le PRAS comme industrielles, sans attendre le lancement d'une quelconque procédure de révision des affectations. Face à l'appétit apparent des investisseurs et à leur confiance affichée, les valeurs foncières (au départ peu élevées en raison de cette affectation industrielle) s'envolent. Un phénomène qui va s'accroître avec le début des discussions autour du PRAS et du PPAS, qui confirment la volonté de modifier les affectations.

voirs publics prioritaires dans toute transaction immobilière dans un périmètre déterminé, mais comme la fixation du prix de vente y est basée sur le prix du marché, ce dispositif n'est efficient que lorsque les valeurs immobilières sont basses. Il n'y a donc pas de temps à perdre. Le Gouvernement bruxellois, saisi de la demande de la SDRB au début 2012, ne l'entend pourtant pas de cette oreille : un an plus tard, le plan de préemption est toujours en train de mariner au frigo. Un coup d'épée dans l'eau pour la SDRB. De son côté, la Commune d'Anderlecht ne se montre pas plus pressée de contenir la hausse des valeurs foncières : plutôt que d'entamer la phase d'élaboration de son PPAS, elle commande une étude préalable qui nécessite de longs mois d'élaboration.

Pendant ce temps, d'autres acquisitions s'opèrent tranquillement dans le périmètre. Il faut dire que le travail des promoteurs a été prémâché par un certain... Philippe De Bloos. Patron d'un bureau d'architecture qui porte son nom, l'homme entretient une certaine confusion des

En 2011, la Société de développement régional de Bruxelles (SDRB) s'inquiète des effets de cette spéculation, estimant qu'il sera trop tard lorsque les nouveaux plans auront abouti : la majorité du foncier sera passée aux mains des promoteurs, les pouvoirs publics n'auront plus beaucoup de marge de manœuvre pour tenter d'imposer leurs vues. La SDRB préconise donc l'adoption d'un plan de préemption, qui pourrait lui permettre d'être informée de toutes les transactions et peut-être même d'encadrer la situation. Le droit de préemption rend en effet les pou-



RIVES / PHILIPPE DE BLOOS ARCHITECTURE

genres : à la fois architecte, il se profile aussi tel un urbaniste « visionnaire » qui n'hésite pas à concevoir des projets bouleversant des zones qui ne lui appartiennent pas et pour lesquelles il n'a pas de client, et joue aussi le rôle de conseiller ou d'entremetteur avec des hommes d'affaires et des grosses sociétés de promotion immobilière. Par excès de modestie probablement, il semble penser que cette façon de jouer sur plusieurs registres passe inaperçu. Lorsqu'en 2011 il se retrouve confronté à la fronde des habitants de la place Brugmann (Ixelles) mobilisés contre le projet de parking géant qu'il a mis à l'étude, il affirme agir uniquement en tant qu'architecte pour le compte d'une société privée. Il suffit à un journaliste⁽¹⁾ de vérifier les statuts de cette société, pour se rendre compte que 99% des actions en sont détenues par un certain De Bloos Philippe. Mauvais pour la crédibilité de l'architecte-promoteur...

L'homme sait pourtant s'entourer. Ayant des intérêts dans une série de sociétés immobilières (dont au moins trois ont des visées directes sur les quais de Biestebroek, d'autres s'occupant par exemple de projets de grande ampleur le long des voies de chemin de fer à Uccle), il s'adjoint comme bon nombre de promoteurs des conseils juridiques de STIBBE, un cabinet d'avocats spécialisé en aménagement du territoire — et travaillant à ce titre pour la Région, notamment dans l'élaboration du futur PRAS. La CEO de la société qui pilote « Rives », Edith Lieckens, est une administratrice de société liée à la Fondation Boghossian et qui siège aux côtés de De Bloos dans plusieurs sociétés. Lui-même a travaillé pour cette fondation libanaise, qu'il conseilla notamment pour la rénovation de la Villa Empain (Ixelles) en 2006. Il n'est donc pas étonnant de retrouver des membres de la famille Boghossian derrière la société qui a acquis un vaste terrain le long des quais de Biestebroek, en 2007...

trois ans avant la médiatisation de « Rives ». Au passage, il semble que cette société demande aujourd'hui 18.000.000 d'euros pour ce terrain qu'elle a acheté au tiers de ce prix il y a six ans.

VIVRE AU BORD DE L'EAU

L'intérêt de De Bloos pour Biestebroek commence en 2006, lorsqu'il apprend l'intention de l'usine Univar (Petite-île) et des AMP (boulevard Industriel) de déménager. S'inspirant d'un projet réalisé à Bordeaux, il perçoit le potentiel du bassin pour y développer un méga-projet sur 45 hectares et 300 mètres de quais. Avant de présenter publiquement « Rives », il tente désespérément de rassembler dans une association foncière les 18 propriétaires de la zone, ce qui aurait dû lui permettre de prendre les commandes d'une grande et unique opération. Ce rêve étant tombé à l'eau, il s'assure tout de même de signer lui-même des options d'achat pour plusieurs parcelles stratégiques, se rendant ainsi incontournable auprès des différents promoteurs et pouvant dès lors imposer une vision d'ensemble pour la zone, du moins le pense-t-il.

Atenor est l'un des premiers à prendre la balle au bond. De Bloos cède au promoteur une option d'achat pour les 5 hectares d'Univar et reçoit en échange la promesse de pouvoir dessiner l'un des bâtiments du futur projet, lequel s'inscrirait dans le cadre de « Rives ». D'autres promoteurs (CFE, Project2, Foremost Immo, SIF, Denys...) prennent à leur tour la route de Biestebroek, pour y développer des projets jouant également la carte de la proximité avec la gare du Midi et ayant pour leitmotiv la « mixité » et le « vivre, travailler et se détendre au bord de l'eau ».

Il en va ainsi du « Watergate », sur l'ancien site de Shell. De « Key West », sur la pointe du bassin, un projet qui garantit déjà son inscription dans le futur PRAS. Et, comme la marina c'est un peu

la Croisette, De Bloos attire même Christophe Lambert sur les quais d'Anderlecht. L'acteur de *Greystoke*, aujourd'hui associé à un ancien publicitaire et reconverti dans le vin et l'immobilier, amène avec lui des actionnaires : un holding actif dans les services aux entreprises et un fonds d'investissement danois. Leur projet ? Rénover les anciennes brasseries Atlas pour les transformer en « lieu de création, de vie et de travail ». Mais, malgré les efforts de Philippe De Bloos, tous ces projets évoluent séparément. Chaque promoteur imagine de son côté son propre bassin d'eau entouré de logements de luxe, à l'image d'Atenor qui s'éloigne vite du concept de « Rives » pour développer « City Docks ».

Il manque une vision d'ensemble, se désole De Bloos. Dépit, il peste contre l'individualisme des promoteurs et le manque d'ambition des autorités. Alors qu'il a été le premier sur le coup et qu'il a refilé le bon plan à tout le monde, le voilà réduit à gérer quelques éléments épars de l'ensemble. D'autres architectes travaillent désormais sur la zone. Des urbanistes et des élus, aussi, à la Région et à Anderlecht. L'architecte-promoteur a perdu son pari personnel. Mais son opération a créé un « buzz » immobilier qui a bel et bien des effets dans le réel. Des effets qui ne se perçoivent pas encore lorsqu'on se balade sur place, mais qui ont déjà modifié une grande partie de la propriété et des valeurs foncières dans le périmètre et ont profondément changé l'approche politique et urbanistique de la zone.

Pour connaître la vision des pouvoirs publics du futur bassin de Biestebroek, faut-il dès lors attendre le PRAS et le PPAS ? Ou suffit-il, pour en avoir une idée assez précise, d'aller faire un tour dès aujourd'hui sur les sites web des promoteurs ? ●

1. « Brugmann s'interroge », *Le Soir*, 15 octobre 2011.

J'Y SUIS, J'Y RESTE !

Selon certains, la zone qui borde le canal à hauteur du quai de Biestebroek serait un no man's land à revitaliser d'urgence. Ce n'est pas l'avis des nombreuses entreprises qui y exercent leurs activités.



GWENAËL BRÉES / ELISE DEBOUNY



« Depuis 40 ans, cette zone est une zone perdue, pour l'économie, pour les habitants et pour la commune ». Cette déclaration

tonitruante de Gaëtan Van Goisdenhoven (MR), ancien député-bourgmestre d'Anderlecht et actuel échevin de l'urbanisme, faite sur Télé-Bruxelles en novembre 2011, méritait d'être confrontée à une analyse objective.

C'est chose faite depuis qu'IEB s'est penché pendant l'été 2012 sur cette zone industrielle de 235 ha coincée entre le canal, le chemin de fer et la frontière régionale. Un relevé systématique sur le terrain, parcelle par parcelle, croisé avec les données de la Banque Carrefour des entreprises et le Moniteur belge, permet d'affirmer que 259 sociétés sont en activité dans la zone. Ce qui contredit l'analyse de BUUR, le bureau chargé de l'étude préparatoire au PPAS Biestebroek, qui qualifiait le territoire de Biestebroek « d'une des zones les plus sous-utilisées de la zone Canal à Bruxelles ». Au sein de ces 259 sociétés, un échantillon de 50 entreprises a fait l'objet d'une analyse plus détaillée, principalement au moyen d'interviews directes de leurs responsables.

UN LARGE PANEL D'ACTIVITÉS ET DES TYPES D'INFRASTRUCTURES DIVERSIFIÉS

L'analyse met en évidence que le commerce, essentiellement de gros^[1] constitue le secteur d'activité majoritaire de la zone (44 % du total). Le secteur de l'industrie manufacturière, qui reprend près de 15 % de l'activité, vient en deuxième position. Il reprend des activités aussi diverses que la fabrication et la transformation de produits agro-alimentaires, la fabrication de papier, de carton, les imprimeries, la fonderie, la fabrication et le traitement du métal, etc.

Viennent ensuite les secteurs de la construction (9 % de l'activité), puis les activités de services administratifs et de soutien (8 %). Le secteur des activités spécialisées, scientifiques et techniques (7 %) et le secteur de l'information et la

communication (5 %). Enfin il reste des secteurs peu représentés (moins de 5 % de l'activité totale) : la production et distribution d'électricité et de gaz ; la production, distribution d'eau et l'assainissement des déchets ; la restauration et les activités tertiaires (finance et immobilier). Reste à mentionner le secteur de l'activité humaine et d'action sociale, représenté par Travail et Vie.

Côté infrastructures, une petite moitié de la zone est occupée par des ateliers et des entrepôts de stockage, une proportion équivalente étant consacrée aux bureaux, pour la plupart complémentaires aux activités productives. Les parkings et commerces complètent la donne.

UNE ZONE REFUGE POUR DES ENTREPRISES QUI VEULENT RESTER À BRUXELLES ?

La zone est connue pour avoir fixé des activités industrielles depuis plus d'un siècle, surtout grâce à la proximité du canal et des infrastructures ferroviaires. Ainsi, la moitié des entreprises interrogées sont installées dans la zone depuis de très nombreuses années.

Un bon quart des entreprises étaient implantées auparavant plus à l'intérieur de la ville, ou dans le Brabant Flamand proche (Vilvorde, Asse, Alost). Le déménagement vers le zoning industriel était motivé par diverses raisons : la nécessité de s'éloigner des quartiers habités du centre, l'opportunité et la disponibilité d'espaces adéquats, transformables, plus grands pour permettre l'entreposage, le rapprochement du Ring, et la situation en zoning industriel.

Au-delà de la proximité avec le réseau routier et la gare du Midi, se dégage l'importance de la disponibilité en espaces libres. Les entreprises sont généralement intéressées par de grandes parcelles (souvent plus grandes que ce dont elles ont réellement besoin à court et moyen terme) pour établir leurs activités, et ce, afin de disposer d'une marge de sécurité par rapport à l'avenir.

Elles se prémunissent ainsi contre un déménagement en cas d'augmentation de leurs besoins en espace. Perdre ces espaces risque d'être un facteur puissant de délocalisation des entreprises.

UNE VOIE D'EAU SOUS-UTILISÉE

Sachant que 90% des marchandises transportées en Région bruxelloise le sont par la route^[2], c'est sans surprise que l'on apprend qu'il s'agit de mode de transport majoritairement utilisé par les entreprises situées sur la zone. Le flux des camions varie bien sûr en fonction de la taille de l'entreprise et du secteur d'activité. Les entreprises qui reposent sur des flux importants sont Ready Beton (10 à 20 camions/jour, construction), Horescum (20 camions/jour, agro-alimentaire) et les Agences et Messageries de la Presse (AMP) (250 camions entrants et 53 sortant par jour).

Seules deux entreprises dans la zone se servent à l'heure actuelle du canal : Ready-Beton, qui achemine du sable, et Cotanco, qui transporte du gaz ou du mazout par péniche. Sur la rive opposée, une troisième entreprise se sert du canal pour débarquer des matériaux de construction en vrac.

A la question d'envisager un transport par le canal, la plupart des interlocuteurs, s'ils ont

Les « industries urbaines » en ville constituent un débouché essentiel pour une population bruxelloise en manque d'emplois.

pu en saisir l'intérêt, ont du mal à en percevoir les avantages pour leur entreprise tant que les pouvoirs publics n'auront pas pris de mesures volontaristes pour inciter à cet usage (voir l'article p.20 de ce dossier « Un port urbain au sud de Bruxelles »).

UNE DENSITÉ D'EMPLOI SIGNIFICATIVE MAIS PAS ASSEZ DE BRUXELLOIS

D'après l'analyse statistique effectuée, on peut estimer à 7200 les emplois qu'offre la zone, soit une moyenne de 36 emplois par hectare. Ce chiffre se placerait dans la moyenne pour les zonings industriels.

Les secteurs les plus pourvoyeurs d'emplois reprennent les deux secteurs les mieux représentés en terme du nombre d'entreprises : le commerce et les garages, auxquels il faut ajouter l'industrie manufacturière qui offre toute proportion gardée plus d'emplois que le commerce et la réparation d'automobiles.

Sans surprise, les secteurs offrant le plus d'emplois peu qualifiés sont la collecte et la gestion de déchets, l'industrie manufacturière et la construction, avec respectivement 77 %, 69 % et 72 % de postes de ce type. A titre de comparaison, les emplois peu qualifiés représentent seulement 17,8 % de l'emploi total en Région bruxelloise ^[3]. Le maintien de ces entreprises dans une ville fortement tertiaisée et dans des communes à forte population de demandeurs d'emploi, représente donc un enjeu certain.

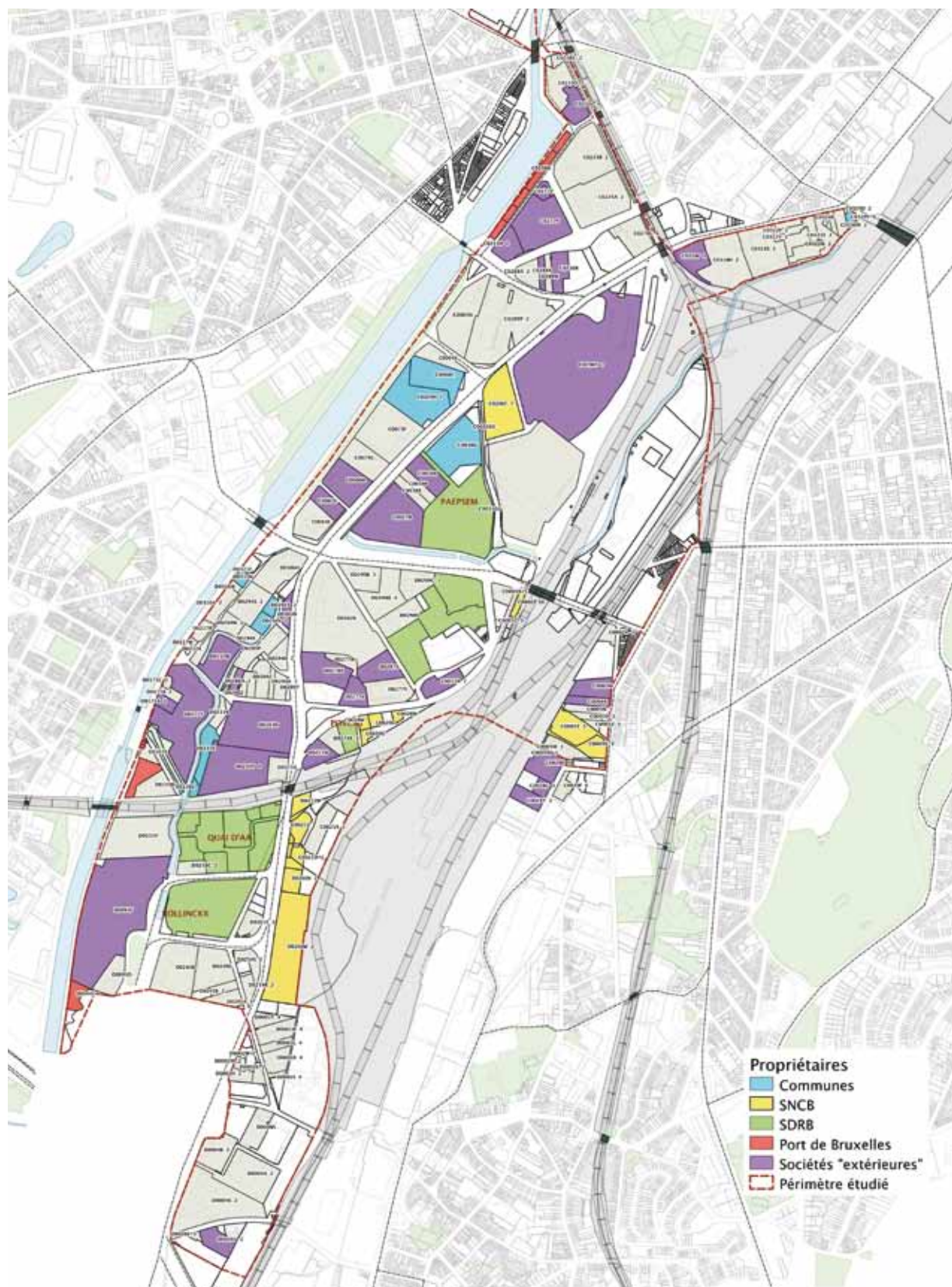
Dans l'ensemble, le lieu de résidence des travailleurs se partage assez équitablement entre les communes de la Région de Bruxelles-Capitale et l'extérieur : 58 % habitent Bruxelles, 42 % résident à l'extérieur. Cette statistique est légèrement biaisée par la présence dans l'échantillon statistique de l'équipe de Travail et Vie, une entreprise de travail adapté où 100 % des travailleurs sont bruxellois. Si l'on enlève l'association, le rapport s'inverse : 46 % des travailleurs résident à Bruxelles et 54 % s'y rendent chaque jour de l'extérieur.

Ces résultats pourraient nous amener à nuancer un des arguments plaçant pour le maintien des « industries urbaines » en ville, à savoir qu'elles constituent un débouché essentiel pour une population bruxelloise en manque d'emplois. Mais ne s'agit-il pas plutôt ici d'agir sur les politiques d'embauche de ces entreprises via des collaborations avec Actiris ?

J'Y SUIS, J'Y RESTE !

Les trois quarts des entreprises interrogées sont plutôt en bonne santé et présentent des perspectives de croissance pour leur activité et envisagent de rester dans la zone. Sur les 52 entreprises interrogées, 20 sont entièrement propriétaires du site qu'elles occupent. Huit entreprises sont partiellement propriétaires (par exemple elles louent le terrain à la SNCB, à la SDRB, ou au Port de Bruxelles mais sont propriétaires du bâtiment). 22 entreprises sont locataires.

A la question de savoir ce qu'une augmentation des valeurs foncières impliquerait pour les entreprises et quelle serait leur réaction en cas de mise en vente du site si elles étaient locataires, la plupart de nos interlocuteurs défendent que cela



Périmètre de l'étude réalisée par IEB (Louise Babar)

ne changerait rien, entendons que cela ne mettrait pas en péril l'entreprise. En cas de mise en vente, l'entreprise locataire chercherait à racheter les installations.

Des données qui plaident clairement en faveur du maintien de l'ensemble du territoire analysé en zone d'industrie urbaine. Les entreprises y trouvent une implantation clairement adaptée à leurs besoins, difficilement reproductible ailleurs dans les limites de la Région. ●

1. Machines-outils, ordinateurs, machines électriques, denrées alimentaires.
2. La Région bruxelloise n'a aucune politique de transport de marchandises. Toutefois un plan stratégique du transport de marchandises est sur la table du gouvernement.
3. Données 2008 de l'Observatoire bruxellois de l'emploi.

UN PORT URBAIN AU SUD DE BRUXELLES

Redéployer à Bruxelles un vrai port urbain sonne pour beaucoup comme un attachement nostalgique à un passé industriel révolu, pour d'autres comme une utopie inadaptée à la réalité de Bruxelles. Toutefois l'idée reprend vigueur au Nord mais le potentiel du bassin de Biestebroek au Sud reste en rade.



Le modèle nord américain du waterfront a le vent en poupe tant chez les promoteurs que chez nos décideurs qui tournent leurs regards vers le nouvel eldorado des villes portuaires qui développent des marinas et autres quartiers durables sur les cendres des anciennes activités industrielles délocalisées. Leur crédo est de sauver ces zones dites en dés-hérence et perçues comme un gaspillage foncier dans un contexte de raréfaction du terrain disponible. Y a-t-il un autre avenir imaginable pour le bassin de Biestebroek que de devenir un de ces waterfronts combinant logements, loisirs et économie créative?

Force est de constater que la Digue du Canal qui longe le bassin représente aujourd'hui une voie secondaire dont l'usage a décliné suite à l'abandon progressif des activités nécessitant une localisation à front de canal. Avec l'importance croissante du transport routier ^[1], le trafic s'est progressivement reporté sur le boulevard industriel, aujourd'hui passablement surchargé. Si bien que le bassin de Biestebroek n'accueille plus aujourd'hui que 8% du trafic du Port de Bruxelles ^[2]. Il est vrai que passé le bassin Vergote, le canal se rétrécit et perd une part de sa capacité maritime. Mais il convient ici de distinguer le rôle supra-local susceptible d'être joué par l'avant-port, dont l'avenir n'est pas lié aux seuls besoins de la ville et nécessite sans doute des gabarits et des infrastructures plus conséquentes, du rôle que pourrait jouer le bassin de Biestebroek comme port à caractère spécifiquement urbain destiné principalement à l'approvisionnement de la ville et à la gestion de ses déchets ménagers et de construction.

A l'échelle mondiale, le transport maritime se porte bien. La croissance très rapide des échanges mondiaux de marchandises a été largement absorbée par le transport maritime qui a vu les volumes transportés augmenter de 65 % depuis 1970. Succès dû à la conteneurisation des marchandises qui a fortement réduit les coûts de transport ^[3]. Se pose néanmoins la question de la desserte ultérieure vers l'intérieur des terres et de la capacité des modes fluviaux à concurrencer la route. Le développement de navettes de péniches

porte-conteneurs reliant les ports aux terminaux intérieurs est plus complexe dès lors que les quantités de marchandises y sont plus faibles, les flux moins massifs et les fréquences plus aléatoires que celles du transport routier. Néanmoins, de nombreux ports maritimes investissent aujourd'hui ce créneau et tentent de mettre en place des partenariats avec les ports intérieurs. Mais ils se heurtent de plein fouet à la disparition des espaces portuaires intérieurs soumis à la pression accrue des autres fonctions urbaines plus rentables à court terme aux yeux des promoteurs et des pouvoirs publics avec comme conséquence une flambée des prix de l'immobilier dans les espaces portuaires urbains recyclés.

UN PORT À BIESTEBROECK?

A Bruxelles, les choses évoluent doucement. Depuis octobre 2010, une ligne régulière fluviale approvisionne Bruxelles en matériaux de construction palettisés (blocs de béton, briques,...), possibilité qui pourrait être étendue à d'autres types de marchandises (carrelages, blocs sanitaires,...) ^[4]. Avec pour résultat qu'en

de déchets ménagers d'Anderlecht vers l'incinérateur de l'avant-port a été étudié mais a été jugé trop onéreux en ces temps de rigueur budgétaire, principalement parce que la distance entre les deux points de collecte était trop courte.» Pourtant, le transport des déchets ménagers par la voie d'eau rencontre ailleurs un certain succès, dans la mesure où ceux-ci génèrent des flux réguliers, déjà regroupés par un service public pour être envoyés vers les unités de traitement. Il en va de même des matériaux de construction liés aux divers chantiers urbains. Ainsi la Ville de Paris a mis en place une politique très volontariste pour faire en sorte que les entreprises de construction, les centrales et entreprises de traitement de ferraille restent au centre-ville et usent de la voie d'eau.

Dans son plan stratégique 2010-2014, le Port de Bruxelles envisageait également la réalisation d'une plate-forme de transbordement et un terminal à conteneurs au Bassin de Biestebroek, pendant du pôle logistique de l'avant-port. Ce terminal pourrait assurer la distribution de marchandises vers la région sud de Bruxelles : «La vocation portuaire du bassin de Biestebroek doit être

Le report modal vers la voie d'eau est loin d'être acquis comme une priorité au vu des mesures à contre-courant prises par les autorités.

2012, on comptait 610.000 camions en moins dans Bruxelles sur l'année grâce au Port. Mais si des projets de développement portuaire se dessinent au nord de la Région, les choses sont nettement plus floues au sud de celle-ci.

Le Master Plan du Port prévoyait de construire à Biestebroek un centre de transbordement pour acheminer les déchets ménagers et industriels du sud de la capitale par voie d'eau vers l'incinérateur. Une première tranche de 1918 m² avait d'ailleurs été réservée à cet effet sur la Digue du canal. Mais en novembre 2010, Brigitte Grouwels déclarait ^[5] que «le projet pour le transport

examinée au niveau local mais aussi bien entendu dans un contexte régional : ce bassin constitue le seul endroit au Sud de la Région où la manutention des marchandises transportées par bateau peut encore avoir lieu.» Le Port y est propriétaire de 2,2 ha et de plusieurs centaines de mètres de quai et le canal y dispose d'un bassin giratoire. La largeur des terrains dont le Port est propriétaire suffit pour maintenir une activité portuaire et opérer les chargements et déchargements. Mais une extension de la zone portuaire augmenterait encore la possibilité de créer cette plate-forme de transbordement de déchets ou de marchandises. Raison pour laquelle la SDRB

et le Port de Bruxelles avaient demandé un droit de préemption sur cette zone hautement stratégique. Mais à ce jour le gouvernement bruxellois n'a toujours pas daigné répondre à cette requête.

LE BARRAGE DU WATERFRONT

L'avenir du bassin comme zone d'activités portuaires s'annonce mal. Fin mars, le gouvernement régional vient de trancher l'affectation de la zone en faveur d'une zone d'entreprises en milieu urbain (ZEMU) autorisant largement du logement sur les terrains bordant le canal. C'est le cheval de Troie pour les projets spéculatifs d'Atenor et la nébuleuse immobilière dénommée Rives. Et par-là même la condamnation définitive de toute capacité portuaire à venir dans le sud de Bruxelles.

Il est certain qu'un bras de fer s'est joué en coulisse entre les différents intérêts en présence. La lecture du rapport sur les incidences environnementales du PRAS démographique suffit pour s'en convaincre. Alors que le premier volume du rapport n'analysait que les incidences d'un changement d'affectation en ZEMU au détriment de l'activité économique actuelle sise sur le site, le complément dans le volume III du rapport étudie, à la demande du Port de Bruxelles, l'affectation de la zone en Zone d'activités portuaires pour y renforcer les activités portuaires et logistiques. Le rapport constate que ce choix diminuerait les exigences de dépollution et que cela créerait de 15 à 50 emplois/ha bâti grâce à la création d'un centre de distribution urbaine (CDU). Le rapport reconnaît également le caractère unique de cet endroit stratégique pour une vision à plus long terme d'accès à la voie d'eau. En effet, la présence à cet endroit d'infrastructures liées aux trois modes de transport et d'un bassin giratoire pour les péniches en fait un lieu d'excellence pour le développement logistique urbain.

Convaincant puisque quelques mois plus tard, la Commission régionale de développement chargée de rendre son avis au gouvernement sur le PRAS démographique s'alignera sur cette analyse en estimant « qu'il est important de préserver des zones industrielles et portuaires autour du bassin de Biestebroek afin d'y favoriser le développement d'entreprises connectées à la voie d'eau ». Elle dira n'accepter la conversion en ZEMU pour la parcelle située à hauteur du pont de Cureghem (actuellement rachetée en vue du projet immobilier Keywest) qu'à condition « du maintien des zones industrielles et portuaires au sud du pôle; du fait de ne pas faire obstacle au développement d'un CDU sur l'îlot voisin; de développer des mesures tenant compte de la présence des installations Seveso »^[6].

Mais le PRAS démographique et le projet de PRDD en cours de rédaction font fi de ces sages conseils puisqu'ils confirment la mutation des zones d'industries urbaines en ZEMU au Bassin de Biestebroek. Signe de la gouvernance chaotique de notre Région puisque dans le même temps le projet de plan Marchandises soumis actuellement à consultation confirme la nécessité de prévoir à cet endroit un espace dédié au canal-Sud.

De la même manière, la situation du centre de formation IrisTL, censé préparer aux métiers de la logistique portuaire, s'apparente à un abandon du projet d'extension du Port. Le site où se situait le centre a été racheté par un promoteur immobilier, forçant le centre à déménager. Aucune décision de la part de l'administration régionale ne semble avoir été prise pour relocaliser le centre à proximité du canal.

Alors que le Port de Bruxelles publie des Mémoires et des Plans stratégiques pour la modernisation et le déploiement des infrastructures portuaires, il se retrouve limité par sa dépendance vis-à-vis des institutions et par son



CLAIRE SCOHIER

Si des projets portuaires se dessinent au nord, ils sont nettement plus flous au sud.

rôle de « gestionnaire » des terrains pour la Région^[7]. Le Port défend que le développement du transport fluvial est porteur d'avenir pour Bruxelles mais il se voit pratiquement refuser la possibilité d'étendre ses infrastructures du côté d'Anderlecht, dès lors que le Canal pourrait y constituer le point de départ du développement d'un quartier résidentiel de luxe. Ce qui amène le Port de Bruxelles dans son Memorandum du 24 juin 2011 à constater que : « La crédibilité de la place portuaire bruxelloise en tant que centre logistique pour le futur s'affaiblit; les entreprises ont une vision pessimiste des politiques menées à cet égard ». Peut-on leur donner tort au vu des tergiversations relayées ci-dessus ?

UNE VOLONTÉ POLITIQUE EN RADE

Lors de l'enquête réalisée par IEB auprès d'un échantillon de 25% des entreprises situées dans cette zone d'industrie urbaine, à la question d'envisager un transport par le canal, la plupart des interlocuteurs, s'ils ont pu en saisir l'intérêt, n'ont pu y voir un avantage pour leur entreprise. Le système économique actuel étant complètement organisé autour du transport routier et les exigences du marché si pressantes, il n'est pas évident pour ces entreprises de se projeter dans une pratique aussi différente. Le transport par le canal suppose des délais et volumes différents ainsi que des infrastructures adaptées.

Malgré cela, plusieurs entreprises pourraient envisager un transport par le canal mais elles sont conscientes que cela impliquerait d'importants investissements, un emplacement directement sur les quais, des superficies de stockage augmentées, une action conjointe des acteurs institutionnels ainsi qu'une expertise solide. On ne peut certainement pas attendre de la part des entreprises de prendre l'initiative de changer les schémas en matière de transport. Elles n'en n'ont ni les moyens ni la disponibilité. En réalité, de tels projets ne peuvent exister sans une volonté politique forte et l'adoption de mesures adaptées aux profils et aux réalités économiques des entreprises : implantation de centrales à béton légères, qui pourraient « bloquer » des espaces à front de canal, en attendant que soit développée une politique de transport fluvial ; préservation

des quais utiles au transbordement et du foncier à proximité pour les entreprises susceptibles de développer une activité en lien avec la voie d'eau (l'usage du droit de préemption devrait être renforcé à cet égard), création de clusters d'entreprises pour réaliser des économies d'échelle et des livraisons groupées, conditionnement des permis d'urbanisme à l'usage de la voie d'eau pour l'acheminement des matériaux et des déchets de chantiers, la liste est longue,...

Mais le report modal vers la voie d'eau est loin d'être acquis comme une priorité au vu des mesures à contre-courant prises par les autorités. Avec comme conséquence la porte grande ouverte aux promoteurs immobiliers dont les projets menacent de transformer de manière irréversible les terrains adaptés à un transport fluvial au bénéfice de la ville. ●

1. En région bruxelloise, 80% des marchandises sont actuellement transportées par la route.

2. Sur les 260 entreprises développant une activité sur la totalité de la zone industrielle s'étendant depuis le pont de Cureghem jusqu'à la limite régionale, seule une trentaine d'entreprises sont situées en front du canal côté rive droite. Et seules deux de ces entreprises se servent du canal pour leurs activités : Ready-Beton, qui achemine du sable, et Cotanco, qui transporte du gaz ou du mazout par péniche. Sur la rive opposée, l'entreprise VEMAT Gobert se sert du canal pour débarquer des matériaux de construction (type sable).

3. Ces unités standardisées sont facilement transbordables, peuvent changer de mode de transport et sont empilables sur des navires de plus en plus grands.

4. Memorandum du Port de Bruxelles du 24 juin 2011, p. 11.

5. Interpellation de Brigitte Grouwels sur le plan du Port de Bruxelles le 10 novembre 2010 en Commission Infrastructure, p. 76.

6. En effet, l'entreprise COTANCO jouxte ce terrain et y développe une activité Seveso. Or en vertu des normes de l'IBGE, ces sites sont entourés d'un périmètre de sécurité dans un rayon de 200 m et le logement y est formellement interdit dans un rayon de 50 m.

7. Le Port de Bruxelles, en tant que propriétaire terrien, cherche à les rentabiliser. Il se place, à ce niveau, dans une logique à court terme. Il n'adopte donc pas toujours une logique mettant en priorité le transport fluvial et les activités qu'il favorise ne sont pas toujours au bénéfice de la ville lorsqu'il préfère privilégier de grands groupes ou acteurs économiques supra-nationaux.

4G, il faut respecter le principe de précaution...

Le plus grand malheur qui soit arrivé à la Région depuis qu'elle existe : la 4G y serait impossible. Cette nouvelle technologie sans fil, capable de « très hauts débits » de données, qui nous permettra de surfer toujours plus vite, ne pourrait pas s'installer à Bruxelles, car les règles de la Région sont trop dures, irréalistes, les plus strictes de l'univers, sans raison ?

➡ Les conséquences de l'absence de la 4G (grâce à « on ne sait quelle boule de cristal ») seraient, en vrac, le départ massif des entreprises, un retard technologique important, la fin de la vocation internationale de Bruxelles, voire le chômage massif. Et pourquoi pas la famine, l'effondrement de l'Atomium et une cystite pour Janneke Pis? Pourquoi pas le retour à la bougie, le papier à lettre et la TSF ? On peine à faire un lien logique entre toutes ces affirmations quand le principal avantage avancé dans les médias pour la 4G serait de pouvoir regarder des films en streaming dans le métro bruxellois. Pas de quoi faire fuir les industries ou la Commission européenne... D'autant que la principale faiblesse compétitive de la Belgique dans ce secteur est plutôt les prix appliqués, parmi les plus élevés d'Europe... Cela fait quelques mois que le lobby des opérateurs de téléphonie mobile ne cesse un travail de sape médiatique visant à présenter la 4G comme un bien nécessaire et à fustiger la principale entrave à son déploiement, c'est-à-dire les réglementations limitant les ondes électromagnétiques à Bruxelles.

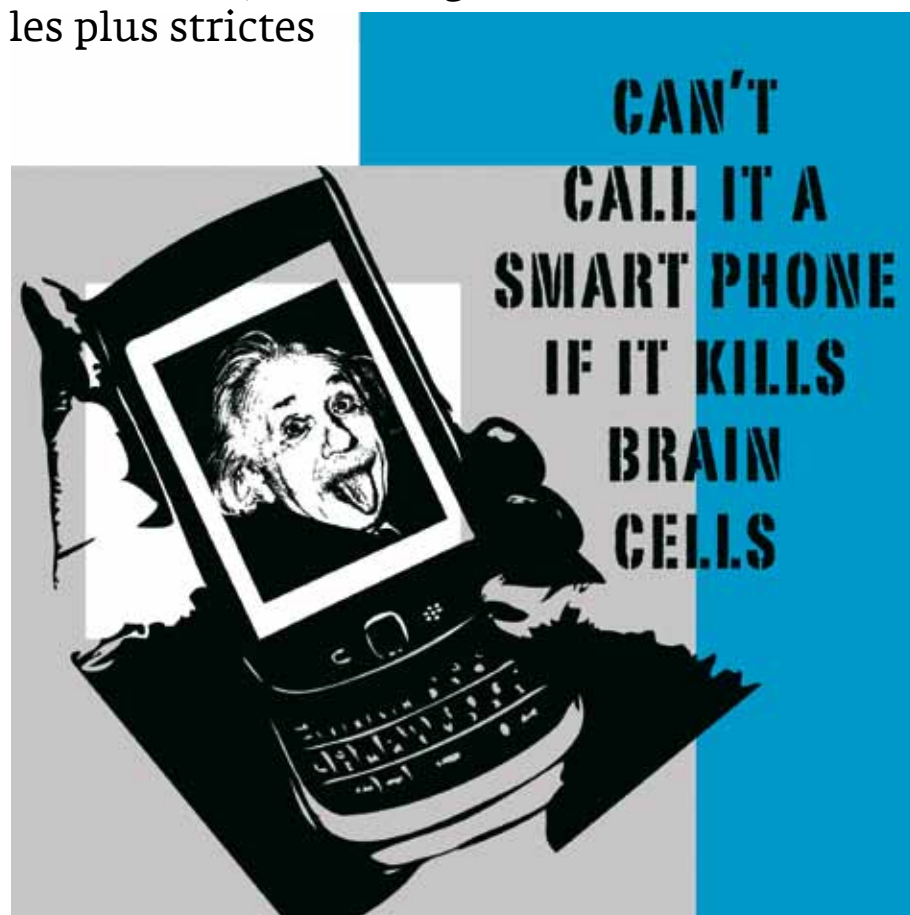
La norme bruxelloise aujourd'hui

La norme bruxelloise impose qu'on ne dépasse nulle part dans l'espace public un seuil de 3V/m. En pratique, cela veut dire que les opérateurs doivent se partager ce paquet de 3V/m entre eux, pour leurs technologies sans fil, 2G, 3G et maintenant 4G. Bruxelles-Environnement peut également procéder à des mesures sur site qui permettent de vérifier que la norme est respectée. Les normes varient d'un pays à l'autre, et dans notre pays d'une Région à l'autre. En Wallonie par exemple, la norme impose 3V/m

de puissance par antenne et par opérateur. Si un opérateur décide d'installer plusieurs antennes au même endroit, juste à côté de celles de son concurrent, il en a théoriquement le droit, ce qui revient à ne pas imposer de plafond d'exposition, car une personne dans l'espace pourra être soumise à plus de 3V/m. Mais si Bruxelles fait partie des Régions qui protègent le mieux les citoyens, elle est loin d'être la seule en Europe. Mieux, elle inspire d'autres villes et pays en retard dans leur réglementation : en décembre dernier, des parlementaires français déposaient une proposition de loi s'inspirant de la norme bruxelloise...

Des ondes potentiellement cancérigènes, selon ... l'OMS!

Cette norme de 3V/m est un compromis qui a été accepté en 2007 par la quasi-totalité du parlement. Les associations de défense des citoyens demandaient que le seuil soit fixé à 0,6V/m. En effet, sous ce seuil aucun effet biologique ne peut être observé. Ces derniers mois, les opérateurs telecom ont martelé l'information selon laquelle la norme bruxelloise serait 200 fois plus stricte que les recommandations de l'OMS... en 1999. Mais depuis les choses ont bien évolué. Il en va du principe de précaution : près de 1800 études scientifiques dûment répertoriées mettent en cause l'exposition aux ondes et pointent du doigt des dangers sanitaires pour l'homme, en particulier pour les catégories de la population les plus sensibles. Femmes enceintes, enfants, personnes électrosensibles, sont tous soumis à un danger plus grand. Aujourd'hui on rappelle partout des précautions de base, comme utiliser une oreillette, éloigner les portables des enfants, etc. La norme de l'OMS valait pour une personne adulte, en bonne santé, et soumise à 30 minutes de communication par jour. Et non



HTTP://EHTRUST.ORG/RESOURCES/

pas pour des enfants dont la cour de récréation ou la salle de classe sont inondées d'ondes toute la journée. Il en va donc d'un principe de précaution bien légitime. Aujourd'hui, il y a suffisamment de preuves de la dangerosité des ondes que pour protéger le citoyen de leur exposition. La norme, en empêchant la pollution électro-magnétique de notre environnement, offre également une protection sanitaire des citoyens.

La 4G est possible sans changer les normes

Mais la 4G est-elle vraiment impossible à installer dans ces conditions? Aucune preuve concrète n'a été apportée. En réalité, les opérateurs sont bien obligés d'admettre que cela est techniquement possible, mais coûterait plus cher. Ils se retranchent alors derrière des problèmes administratifs de demande de

permis... En effet, pour pouvoir respecter les normes sanitaires actuelles, il faudrait installer plus d'antennes. Au lieu d'une antenne très puissante, il faut installer plusieurs antennes de puissance moindre. Cela coûte donc plus cher à l'installation, et demande également plus de permis, puisque chaque antenne est soumise aux règles d'urbanisme bruxelloises. Comme chaque opérateur développe son propre réseau d'antennes, cela fait beaucoup de permis... Il ne s'agit donc pas d'une impossibilité technique, mais d'un « problème » financier. Les opérateurs pourraient installer la 4G en respectant les normes, mais leurs (plantureuses) marges bénéficiaires diminueraient. Notons ici l'incongruité de la situation: sous un prétexte de rentabilité économique, les opérateurs s'accrochent à une solution technique qui visent à faire coexister 3 ou 4

réseaux d'antennes concurrents, une option qui les éloignent d'autant de l'optimum économique. Un seul réseau serait bien moins cher...

Une séance de désintoxication électromagnétique?

Dans le grand bal des arguments des opérateurs, il convient de se pencher sur quelques demi-vérités qui rendent le débat un peu confus. Comme, par exemple, l'idée que plus le réseau est faible, plus il est dangereux de téléphoner... Comme le réseau est plus faible, le téléphone lui-même doit donc émettre plus pour avoir un bon signal. On passera sur le fait que cela revient à accepter que le rayonnement est effectivement dangereux. Mais si cette affirmation est correcte, elle revient par contre à mettre en balance deux risques très différents : d'un côté, le risque pour celui qui décide de téléphoner, et, de l'autre, le risque pour tout le monde, y compris ceux qui auraient fait le choix de s'abstenir ou de se limiter fortement. Le risque devient alors un choix individuel, ce qui est acceptable, et non plus un risque que tout le monde court dans l'intérêt d'une minorité. Il en va de la même mauvaise foi

quand on prétend que la 4G est plus performante... S'il est vrai que pour une même conversation, la 4G demandera moins de puissance que la 2G, le problème est que la 4G est principalement utilisée pour tout autre chose, à savoir bénéficier de vitesses de téléchargement plus grandes... et donc d'un débit de données nettement supérieur. Globalement, la consommation induite par le réseau 4G augmente donc au lieu de diminuer.

Les « solutions » sur la table...

Aujourd'hui plusieurs propositions sont envisagées. La proposition du gouvernement est de garder la limite de 3V/m pour la 2G et la 3G, mais de rajouter un nouveau paquet de 3V/m pour la 4G... ce qui revient à augmenter la quantité totale à laquelle les citoyens seront soumis dans l'espace public, puisqu'il y aura 3V/m pour un paquet et 3V/m pour un autre... Comme si on maintenait la limite autorisée de 0,5g d'alcool par litre de sang, mais qu'on permettait 0,5g/l pour la bière, puis 0,5g/l pour le vin, puis 0,5g/l pour le champagne... etc ! Pas sûr que cette proposition soit vraiment constitutionnelle...

Faut-il vraiment parler de la proposition qui vient d'aboutir sur la table du parlement qui vise tout simplement à tout dé-réguler et à supprimer de fait toute limite... Celle-ci imposerait une limite d'émission par antenne et par opérateur de 2,12V/m avec une limite cumulée de 20,6V/m à respecter dans l'espace public, ce qui permettrait de cumuler près d'une centaine d'antennes de 2,12V/m émettant dans la même direction ! La norme prévoirait également de protéger l'espace privé avec 7V/m, ce qui est beaucoup moins protecteur que le 3V/m actuel, qui lui est valable dans l'espace public ! Et heureusement aujourd'hui les murs et les fenêtres nous protègent en atténuant les ondes, ce qui a pour résultat que le rayonnement dans les espaces privés est inférieur à 3V/m !

Respecter le principe de précaution

C'est le principe de précaution qui a motivé la norme actuelle. Depuis l'adoption de l'ordonnance qui l'a fixée en 2007, peut-on raisonnablement revenir sur ce principe de précaution ? La réponse nous est donnée par

l'Organisation Mondiale de la Santé elle-même : le 31 mai 2011, elle diffusait un communiqué de presse au titre évocateur : « *Les champs électromagnétiques de radiofréquences [sont] peut-être cancérogènes pour l'homme* ».

NICOLAS PRIGNOT

Quand Didier Bellens, directeur de Belgacom, mettait en garde les enfants...

Didier Bellens a expliqué aux enfants que, « *en journée, c'est mieux d'utiliser une oreillette car, le GSM, ça chauffe* ». Et aussi que « *Les ondes sont dangereuses. La nuit, il vaut mieux couper le GSM* ». Quant au surf sur Internet, le boss de Belgacom le déconseille : « *C'est bien, mais attention, cela coûte cher. Attendez d'être à la maison sur le WiFi* ».

Trends-Tendances du
17 octobre 2007.

New B, une banque coopérative pour tous...

IEB est l'une des 50 organisations qui veulent créer une nouvelle banque coopérative. Nous avons pris cette initiative avec d'autres acteurs de la société civile, comme Greenpeace, CNCD-11.11.11, Oxfam-Magasins du Monde, la Ligue des familles, de nombreuses organisations néerlandophones, des syndicats et une dizaine de banquiers.

Un projet ambitieux... pourquoi y croyons-nous ?

Parce que nous constatons qu'une réponse positive est nécessaire pour résoudre la crise du système financier. La banque que nous avons à l'esprit met vraiment le client au centre des réflexions, c'est une banque simple qui offre les produits et services de base à des conditions appropriées, c'est une banque éthique qui devient la référence pour les grandes banques, c'est une banque gérée par des professionnels qui travaillent en étroite collaboration avec la société civile, c'est une banque

qui met l'accent sur la transition vers une économie plus durable, c'est une banque coopérative où on peut vraiment s'exprimer et où les intérêts de ses membres (aussi coopérateurs !), de ses clients et du personnel sont équitablement pris en compte. En bref, c'est une banque dans laquelle on se reconnaît, une banque qu'on recommanderait à ses amis et connaissances. Pour IEB, une telle banque pourrait réorienter une partie de l'épargne des belges (plus de 230 milliards d'euros, près de 100 fois le budget de la Région bruxelloise) vers des projets qui répondent aux besoins des bruxellois : des logements

et des équipements en nombre suffisant, une économie endogène vertueuse tant sur le plan social qu'environnemental, des transports en commun de surface, en nombre et accessibles à tous, etc.

Comment travaillera New-B ?

L'ambition est de réunir les personnes intéressées par le but de la coopérative New-B puis, avec les membres, les organisations et les citoyens, construire la banque ensemble. Étape par étape, la campagne se concrétise : nous comptons sur une grande participation. Plus précisément, dans tout le pays, une centaine de soirées

auront lieu où les grandes lignes du projet seront présentées. Pour l'instant, l'essentiel est de soutenir le projet en posant un geste simple : devenir coopérateur. Si comme nous, vous voulez reprendre un certain contrôle sur le système financier, nous vous invitons à acheter une part-start dans la coopérative New B. Cette action symbolique, près de 35.000 personnes l'ont déjà faite en quelques jours...

MATHIEU SONCK

Plus d'infos : www.newb.coop
et www.jeprendspart.be

Abrogation des plans : il faut une évaluation des incidences

La directive européenne relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement de certains plans et programmes a été sauvée !

➡ A l'occasion d'un recours introduit par IEB, l'ARAU et Pétitions-Patrimoine contre la modification du COBAT (Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme) de 2007, la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) a rendu un arrêt très progressiste. Il concerne le champ d'application de la directive européenne 2001/42/CE relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. ^[1]

Cette directive prévoit que certains plans et programmes et leurs modifications, notamment dans le domaine de l'aménagement du territoire ou de l'utilisation des sols, doivent être soumis à évaluation des incidences sur l'environnement dès lors qu'il sont « *exigés par des dispositions législatives, réglementaires ou administratives* ». A l'occasion de la modification du COBAT intervenue le 14 mai 2009 se posaient les questions suivantes : (i) une abrogation de plan particulier d'affectation du sol (PPAS) peut-elle être considérée comme une modification de plan ou programme

au sens de la directive et (ii) le terme « exigé » utilisé dans la directive signifie-t-il que seuls les plans et programmes obligatoirement adoptés par les autorités (ce qui n'est en principe pas le cas du PPAS et du plan de gestion patrimoniale) sont soumis à évaluation des incidences. Autrement dit, la Région est-elle libre, comme elle le prétendait, d'adopter, de modifier ou d'abroger des PPAS et des plans de gestion patrimoniale sans évaluation préalable des incidences sur l'environnement ? ^[2]

La CJUE, interrogée par la Cour constitutionnelle, a rendu un arrêt visant à donner un effet utile à la directive. Elle a jugé que, dès lors qu'une abrogation de plan ou programme peut avoir des incidences notables sur l'environnement (puisque'elle peut comporter des modifications de la planification sur le territoire concerné), cette abrogation doit faire l'objet d'une évaluation des incidences. Elle a aussi considéré qu'une interprétation qui conduirait à exclure du champ d'application de la directive tous les plans et programmes dont l'adoption dans les

différents droits nationaux n'est pas obligatoire ne saurait être retenue dès lors que le but de la directive est de garantir un niveau élevé de protection de l'environnement. Dès lors, elle a considéré que le terme « exigé » employé par la directive concerne les plans et programmes « encadrés » par les autorités.

Suite à cet arrêt, la Cour constitutionnelle ^[3] a annulé les dispositions de l'ordonnance du 14 mai 2009 permettant au gouvernement d'abroger des PPAS sans évaluation préalable des incidences sur l'environnement. Elle a aussi considéré que dans le cas où un plan gestion patrimoniale peut être considéré comme un plan ou programme au sens de la directive (à voir au cas par cas), son adoption doit être précédée d'une évaluation des incidences.

Par ordonnance du 15 mars 2013 ^[4], le COBAT a été modifié en vue de se conformer à l'arrêt de la Cour constitutionnelle. L'abrogation d'un PPAS doit désormais faire l'objet d'une évaluation des incidences

sur l'environnement, sauf si elle n'est pas susceptible d'influences notables sur l'environnement. Dans le cas où ils rentrent dans le champ d'application de la directive « plans et programmes », les plans de gestion patrimoniale (et leurs modifications) devront aussi faire l'objet d'un rapport sur les incidences environnementales.

HÉLÈNE QUOIDBACH

1. CJUE, arrêt du 22 mars 2012, Inter-Environnement Bruxelles ASBL, Pétitions Patrimoine ASBL, Atelier de Recherche et d'Action Urbaine ASBL contre Région de Bruxelles Capitale, C-567/10.
2. Le COBAT prévoit néanmoins que l'adoption et la modification des PPAS, sauf s'il n'y a pas de risque d'incidences notables sur l'environnement, font l'objet d'une procédure d'évaluation des incidences.
3. voir l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 19 juillet 2012, arrêt numéro 95/2012.
4. publiée au Moniteur Belge le 22 mars 2013.

SOMMAIRE

LE FAUX-PROCÈS EN LÉGITIMITÉ

p.2-3

DOSSIER MIDI

pp.4-13

DOSSIER BIESTEBROECK

pp.14-21

4G

Respecter le principe
de précaution

p.22

NEW BANK

Une banque coopérative

p.23

ABROGATION DES PLANS

Il faut une évaluation
des incidences.

p.24

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.



COORDINATION :
Gwenaël Breës, Claire Scohier,
Almos Mihaly et Nicolas Prignot.

ONT CONTRIBUÉ À CE NUMÉRO :
Louise Babar, François Bélanger,
Axel Claes, Sylvie Eyberg, Hélène Quidbach,
Karim Sarton et Mathieu Sonck.

GRAPHISME :
Élise Debouny et François Hubert.

COVER : Gwenaël Breës / Photos :
Elise Debouny, Céline Serrad.

COLLABORATEURS : Raymond Boudru,
Mohammed Benzaouia, Anne Delfairière,
Sophie Deboucq, Isabelle Hochart, Philippe
Meerseemann, Dalila Riffi, Denys Ryelandt,
Jérôme Matagne, Roland Van De Poel.

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.