

BRUXELLES

EN MOUVEMENTS

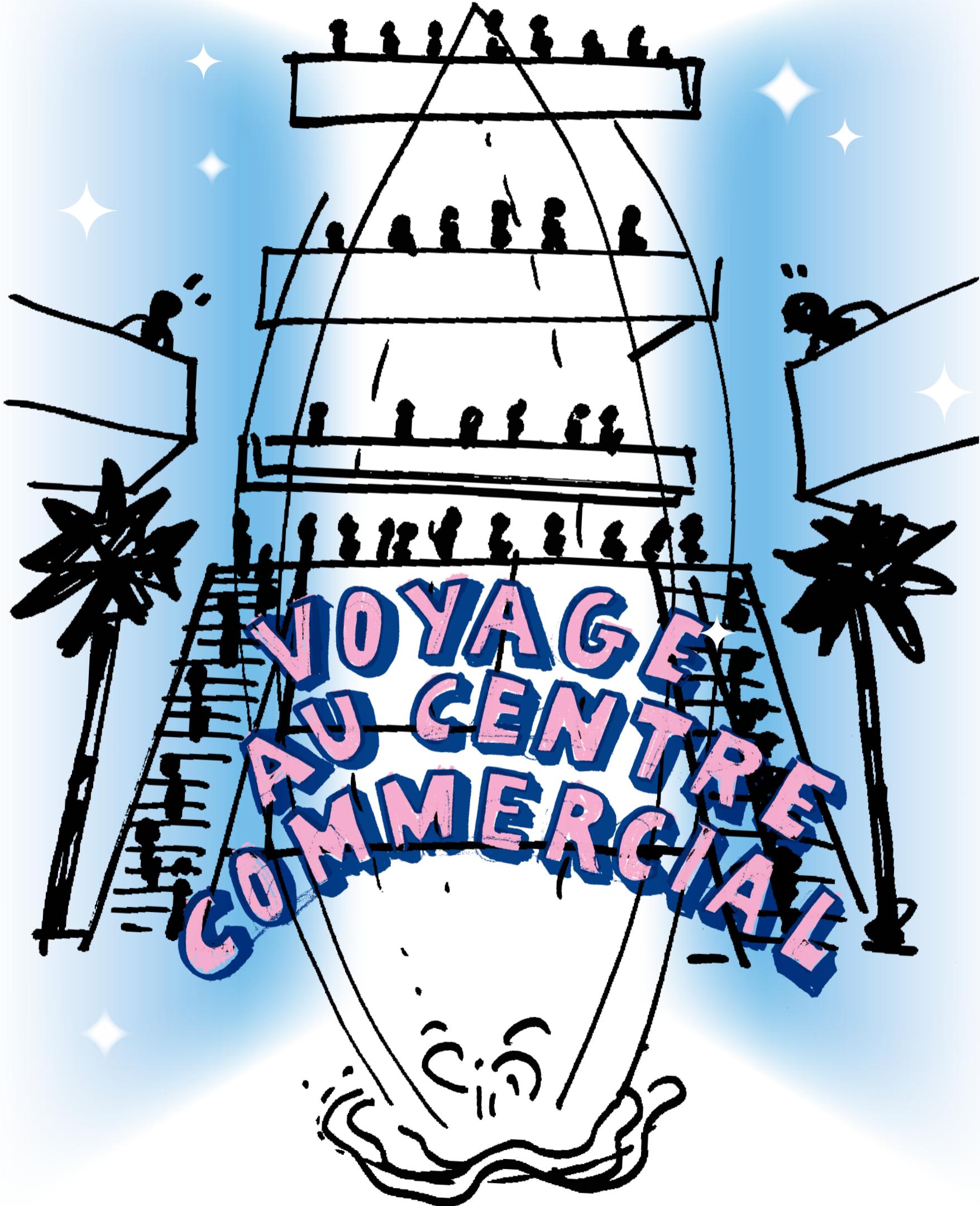
Bimestriel,
Parait 6 fois par an
Bureau de dépôt :
Bruxelles X
P 302402



PB-PPIB-01148
BELGIE(N)-BELGIQUE

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

N°272 – SEPTEMBRE / OCTOBRE 2014





1988

Bruxelles en mouvements

Bimestriel édité par Inter-Environnement Bruxelles
Rue du Midi, 165, 1000 Bruxelles
N°140 - 14 avril 2005

IKEA
Une mobilité douce en kit ?

Encore ikea? Vous me rétorquez que cela fait des semaines que la presse et la pub vous rebatent les oreilles avec ce nouveau magasin... L'installation du géant suédois en région bruxelloise est cependant l'occasion rêvée pour examiner l'impact en matière de mobilité des grandes surfaces périphériques.

Dans ce numéro

P.6: Jardins ou parkings
P.7: Les terrasses de l'Expo: séduire et repousser
P.8: Le débat sur les projets de parkings
P.9: 10000€ d'appels!
P.9: Le RER de la Cambre
P.10: Des MA, qui polluent...
P.10: Liège: la plateforme de l'Impact du RER sur Bruxelles
P.12: Une autre de la question: Bond Beter Leefmilieu

Plus d'infos: www.ieb.be

BRUXELLES EN MOUVEMENTS N°140 • 14 AVRIL 2005

2005



2009

40 ANS D'IEB DES CADDIES ET DES HOMMES



Tout au long de l'année 2014, à l'occasion des 40 ans d'Inter-Environnement Bruxelles, chaque numéro de votre Bruxelles en mouvements s'est ouvert sur un coup d'œil dans le rétroviseur, en lien avec le sujet abordé dans le dossier principal. Une manière pour nous de montrer comment, au fil du temps, s'articulent, s'interpénètrent ou s'entrechoquent les politiques publiques et les revendications d'IEB, d'associations soeurs et autres comités d'habitants sur les enjeux prégnants liés au développement de la ville : mobilité, logement, espace public,... Les choses évoluent certes mais ne vont pas toujours là où on l'aurait imaginé. La création de

la Région n'a pas toujours permis la restauration de l'équilibre voulu entre, d'une part, les pressions exogènes liées à la fonction supralocale du territoire bruxellois et, d'autre part, une politique de la ville pensée par et pour ses habitants à commencer par les plus fragiles socio-économiquement.

Ce numéro portant sur les projets d'implantation de nouveaux centres commerciaux, sans échapper à la règle du rétroviseur, peut partir du constat que sans être totalement absente, la question du commerce dans la ville était peu traitée par les groupes militants urbains. Si les centres commerciaux modifient le paysage urbain depuis 50 ans, le mot

«commerce» n'apparaît pas une seule fois dans la Charte d'IEB. Il est vrai que malgré une érosion lente du commerce de proximité, le tissu urbain restait un territoire majeur d'accueil des petites structures indépendantes résistant relativement bien à l'envahissement des grandes enseignes. Le dernier centre commercial voyait le jour dans le nord de Bruxelles avec le Basilix en 1984. Le Plan régional de développement de 2002 adoptait comme mot d'ordre la préservation et revitalisation du petit commerce et des noyaux commerçants existants. Ce n'est donc que tout récemment que le territoire bruxellois, et sa périphérie immédiate, doivent faire face à une surenchère de nouvelles surfaces commerciales ainsi qu'à trois grands projets de centres commerciaux. La déliquescence du marché du bureau n'y est pas étrangère, ni les nouvelles politiques de marketing urbain. La déferlante récente du phénomène et les nuisances prévisibles dont elle est porteuse explique probablement le réveil soudain de la société civile sur cette question.

Mais nous profitons également de l'occasion pour vous annoncer que le prochain numéro du journal, le dernier de l'année, sera lui entièrement consacré à un regard rétrospectif sur notre structure en lien avec son environnement urbain et son évolution depuis sa création. Ce numéro spécial tentera de brosser un portrait large de l'évolution de notre ville au cours de ces 40 années. Il s'agira de mettre la lumière sur l'histoire de la fédération, ses questionnements, ses errances, ses repositionnements, ses interrogations pour l'avenir, en portant, par la même occasion, un regard critique sur la politique urbaine.



1988

CONCILIER CENTRES COMMERCIAUX ET ENVIRONNEMENT ?



FRANÇOIS HUBERT

Face aux projets immobiliers commerciaux, nos autorités régionales et communales ont besoin d'éléments concrets pour conduire leurs décisions avec fermeté et cohérence. De quelles qualités un centre commercial devrait-il se doter pour participer à un développement territorial respectueux de l'environnement?

HÉLÈNE ANCION, IEW

→ Alors que plusieurs firmes et de nombreux indépendants prennent aujourd'hui conscience de l'importance de fournir un service qui respecte l'endroit où il est installé et qui s'insère dans un réseau de proximité, d'autres persistent avec des formules d'un autre âge qui promeuvent l'usage de la voiture et nie leur site d'installation, le quartier et le paysage. Les riverains immédiats de ces projets héritent de bien plus de nuisances que de bénéfices. Ces franchises rassemblées sans âme ni goût autour de déambulatoires éclairés et végétalisés artificiellement réservent souvent plus d'un tiers de leur surface utile au parking. Ces moyennes et grandes surfaces ont pour seul lien au territoire leur ambition de drainer les clients potentiels d'une zone de chalandise gigantesque.

Sous leurs dehors de pourvoyeurs d'emplois, ces complexes commerciaux pratiquent une gestion peu humaine de la main d'œuvre et dépouillent les commerces de plus petite taille des moyens d'engager du personnel, voire de le maintenir en fonction. Chaque centre commercial se croit seul au monde, il ferme les yeux sur l'effet cumulatif de ses incidences ajoutées à celles d'autres projets d'urbanisation, il croit dur comme fer à son propre succès en dépit de la banalité de son offre. Tout cela a un coût à long terme, coût qui sera pris en charge par la collectivité, et non par les concepteurs du centre commercial.

Le développement territorial peut pourtant passer par des solutions plus imaginatives, moins coûteuses, mieux adaptées au site. Plutôt que de construire sur un mode monumental, éminemment nostalgique et mégalo manie, en s'appuyant sur une malsaine concurrence entre communes, il faut oser offrir autre chose à une zone de chalandise sollicitée de toutes parts. Il faut choyer d'abord les riverains du site - qui vont devoir vivre de manière très intime avec le projet commercial - et pour cela s'abstenir de faire table rase de ce qui existait avant l'arrivée du projet. Les concepteurs ont la charge d'aménager au profit de la collectivité, c'est-à-dire de concevoir une logistique appropriée à la circulation aisée de tous les usagers : livreurs, employés, visiteurs, acheteurs, riverains, en privilégiant la marche et

les transports collectifs. La reconversion des lieux doit être préparée dès la conception ; des bâtiments et des abords bien conçus pourront plus facilement devenir autre chose, ou laisser une portion du volume changer de fonction.

Les zones frontalières, côté wallon, présentent un moindre coût de l'immobilier que l'Allemagne, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas, ou que les communes bruxelloises et la Région flamande. Cela autorise-t-il pour autant à continuer à y pratiquer n'importe quel développement commercial ? Quant au dilemme d'une implantation semi-rurale ou urbaine, est-il résolu dès lors qu'on choisit la ville ? À bien y regarder, le semi-rural, la périphérie et l'urbain sont déjà amplement pourvus de complexes, sont souvent en perte de vitesse ou oubliés. L'un comme l'autre se bousculent pour accueillir LE centre commercial du futur, au succès pérenne, aux retombées juteuses. L'implantation urbaine des centres commerciaux n'est donc pas une chose nouvelle et hors-norme, politiquement hardie. Ce qui serait vraiment nouveau et porteur, ce serait d'oser traduire en langage urbain le vocabulaire des centres commerciaux, dans le but de freiner l'éparpillement de l'urbanisation, le recours à la voiture et le gaspillage des ressources. Le vrai milieu rural wallon doit d'ailleurs sa disparition à la prolifération de moyennes surfaces, éparpillées au gré de l'une ou l'autre grand-route.

Qui fera le décompte des « greyfields », des chancres et des friches commerciales, et proposera de leur offrir une perspective de recyclage avant qu'on commence à construire un centre nouvelle formule ? Les recommandations d'IEW sont tout à fait adaptées pour servir de grille de lecture aux autorités locales et aux porteurs de projet qui voudraient envisager de recycler les centres commerciaux déjà implantés sur le territoire. Il faut pour cela être prêts à remettre en question leur formule architecturale et urbanistique, ainsi que leur affectation partielle ou totale, pour atteindre des objectifs de bon aménagement des lieux, d'utilisation parcimonieuse du sol et de développement durable.

Voici les dix recommandations de la fédération IEW. Elles peuvent être mélangées,

priorisées au gré des circonstances, mais elles doivent toujours être considérées ensemble. Si un projet faillit à l'une d'entre elles, il diminuera sévèrement ses chances de réussite commerciale.

1. Formule particulière : le centre commercial s'ajuste au cadre environnant

Un centre commercial réussira durablement parce qu'il a su inventer une formule particulière pour un lieu particulier, en fonction de sa géographie et de son paysage, avec des commerces capables de s'enraciner dans le quartier en bonne entente avec les activités existantes.

2. Porosité : le centre commercial donne aux piétons des accès multiples et évidents aux quartiers qui l'entourent

Les nouvelles unités de mesure dans la conception d'un centre commercial doivent être celles du piéton avec poussette et de la personne à mobilité réduite. La voiture perd son statut de reine du centre commercial, elle devient un visiteur très secondaire.

3. Sobriété : le centre commercial se suffit matériellement à lui-même

La collectivité n'a pas à sortir de son rôle d'encadrement et ne peut assumer des dépenses liées

Centres commerciaux : mode d'emploi

En raison de ses impacts multiples sur l'environnement et sur notre vie en société, le commerce appartient aux questions suivies depuis longtemps par la fédération Inter-Environnement Wallonie. La fédération a publié une position en 2013, « *Recommandations pour que les centres commerciaux rencontrent des objectifs de bon aménagement des lieux, d'utilisation parcimonieuse du sol et de développement durable* ». Dans un dossier qui vient de paraître au printemps 2014, elle complète le tableau par une approche « grand public » du phénomène de centre commercial. L'objectif est de démontrer les illusions entretenues à son sujet. Que l'on se comprenne bien, « Centre commerciaux. Mode d'emploi » n'est pas un pamphlet anti-commerce. C'est à une remise en valeur du fait commercial que ce dossier invite.

04 / CENTRES COMMERCIAUX

Bruxelles en mouvements 272 - septembre/octobre 2014

L'envers et l'endroit du Morocco Mall à Casablanca



CLAUDE SCHEIER



au bon fonctionnement d'un centre commercial. Elle n'a pas à lui offrir des faire-valoir tels que des aménagements de voirie, une verdurisation, l'entretien des accès ou le déploiement de services publics pour compenser l'absence de postes de sécurité ou de manutention dans le giron du centre commercial.

4. Parcimonie : le centre commercial tient mieux compte de ce qui est déjà là

Face à un territoire de plus en plus urbanisé, il faut considérer chaque nouveau permis d'urbanisme comme une grosse goutte d'eau supplémentaire dans un vase déjà fort rempli. Tout projet de centre commercial doit à ce titre réfréner ses aspirations au gigantisme et à la consommation d'espace. Il ne doit plus être un ensemble immobilier qui prendrait beaucoup de place, notamment la place d'autres bâtiments.

5. Contact réussi : le centre commercial ne produit pas de nuisances

Les tractations préalables à l'obtention du permis ne peuvent provoquer la fuite des riverains ni la détérioration de l'activité économique. Le chantier de construction puis l'utilisation du centre commercial ne pourront en aucun cas impliquer une dégradation de la situation environnementale et sociale. Vis-à-vis des quartiers à proximité ou à distance, il ne dénature pas le cadre de vie.

5. Planification concertée : le centre commercial s'adapte aux visions d'avenir de la localité

Les autorités communales doivent faciliter la rencontre entre le projet de centre commercial et les disponibilités réelles en matière foncière. Il leur appartient aussi de fixer le cadre des contraintes urbanistiques, paysagères et économiques de la manière la plus claire et la plus complète possible. Faute de quoi, le porteur de projet pourrait proposer, bien malgré lui, un business plan et

une esquisse architecturale en porte-à-faux avec les aspirations locales quant à la qualité d'emploi et au développement urbanistique. Les autorités communales doivent travailler avec la population et avec les porteurs du projet de centre commercial pour que celui-ci constitue une plus-value, et qu'il n'agisse pas à la manière d'un ver solitaire, rongeant de l'intérieur le lieu qui l'héberge.

6. Utilité : les activités du centre commercial vont bien au-delà de « l'expérience shopping »

Dans le but de former avec le quartier et la commune où il s'inscrit un ensemble cohérent, le centre commercial peut assumer des fonctions qui sortent de la définition d'une activité purement commerciale et de l'événementiel ou du promotionnel. Ces services sont alors clairement identifiés et permanents. Pour écarter le danger de l'insularité et du monopole, les circuits courts pourraient servir de modèle : une grande interdépendance entre partenaires, des contacts variés et directs, des fournitures et produits de provenance locale, empêcheront le centre commercial de se refermer sur lui-même.

7. Lisibilité : le centre commercial montre ce qu'il a dans le ventre

Assez de « sculptures » spectaculaires qui cachent une organisation interne stéréotypée ! Le centre commercial belge s'est jusqu'à présent distingué par la haute visibilité et la totale illisibilité de ses bâtiments. La boîte hermétique posée sur une nappe de parkings n'a plus de raison d'être. Il faut repenser les matériaux et les utiliser en fonction des paramètres locaux pour éviter le faux moderne et son vieillissement accéléré. Le panache et l'inventivité sont désormais à mettre au service de la convivialité entre le centre commercial et les édifices environnants. Cela renforce la faculté d'orientation des clients

et l'intérêt architectural de l'édifice entier. Cela aide en outre le centre commercial à faire partie de manière très sincère de la vie d'une localité.

8. Conversion possible : le centre commercial anticipé

L'échec commercial, avec son énorme coût social et environnemental, avec ses incidences dévastatrices pour une commune en termes d'image, doit être appréhendé de manière positive dès le début des négociations, au moment de la conception du centre commercial. Un lieu véritablement convertible évite de devoir démolir pour reconstruire quelque chose d'autre. Il permet d'accélérer les étapes de cession du bien immobilier et de changement d'occupation, ce qui épargnera à la localité d'être condamnée à vivre des années avec un chancre. La mixité de l'espace suppose par exemple qu'il soit transformable en logements, en ateliers, en bureaux, en centre culturel, sportif ou communautaire, alors que l'activité commerciale se poursuivrait dans des proportions réduites. Cette anticipation d'autres usages doit concerner aussi les espaces extérieurs et les accès.

9. Contrat social : le centre commercial ose affirmer son statut privé

Le centre commercial, en tant qu'espace privé appartenant à un propriétaire privé, sera d'autant plus convivial qu'il affirmera clairement son statut privé. Le visiteur doit savoir qu'il pénètre dans un lieu cohérent, distinct de la voirie publique.

10. Redéploiement économique : le centre commercial procure des emplois de qualité et durables

Dans le dialogue entre porteur de projet et commune, cette dernière a le droit d'exiger, en amont de la délivrance du permis unique, de connaître les fournisseurs pour le chantier, comme pour les denrées qui seront vendues dans le centre commercial, les modes de transport, les pays d'origine et de transit, les conditions de travail, la sous-traitance, les filières. Vis à vis des franchisés et des indépendants impliqués dans le fonctionnement du centre commercial, la commune devra pouvoir rappeler les nouveaux maîtres-mots de la responsabilité sociale et environnementale : « sus à la précarisation », « pas de discount sans valeur ajoutée » et « redéploiement dans la transition ».

EN SAVOIR PLUS :

Le texte complet de la position de la fédération Inter-Environnement Wallonie est disponible sur le site www.iew.be, sous l'onglet « Opinions ». Son titre : « Recommandations pour que les centres commerciaux rencontrent des objectifs de bon aménagement des lieux, d'utilisation parcimonieuse du sol et de développement durable ».

Le dossier « Centres commerciaux. Mode d'emploi » coûte 10,00 EUR. Il peut être commandé auprès du secrétariat d'IEW, 081 390 750.



FRANÇOIS BELLENGER

GODIN D'UNE UTOPIE SOCIALE À UNE MODERNITÉ DÉPASSÉE

Le long du canal, à proximité du pont Van Praet, pris en étau entre les propriétés boisées du roi et la zone du marché matinal : un bâtiment en briques rouges s'érige avec la lettre G inscrit sur son fronton.

FRANÇOIS BELLENGER



C'est le familistère de Laeken, maison mère composant le site des anciennes poêleries Godin

construites sur le modèle d'une utopie sociale, témoins de la révolution industrielle à Bruxelles. Déambulation et regard sur ce site d'une ville mise en péril par un projet « grotesque » de centre commercial.

ESPACE SUSPENDU

L'activité initiale des poêleries a fait place depuis longtemps à d'autres activités industrielles qui se sont installées dans les hangars. Il y a environ deux ans, ses derniers occupants déménagent. Ce lieu devient un espace suspendu. Coincé entre un canal, une déchetterie, des voies ferrées et routières, ce site a perdu son langage fonctionnel pour réveiller sa structure architecturale. Ce lieu, peu à peu laissé à l'abandon ou en friche, existe par sa présence, la persistance de sa structure. Loin d'un regard romantique sur une ruine moderne, cet espace en suspension, sensible et provisoire, interroge le devenir et les possibles de ce lieu.

Quel futur pour ce lieu stratégique en périphérie proche, jouxtant la zone canal « en reconversion » ? Quels sont les champs possibles pour notre héritage commun : une mémoire collective et un patrimoine industriel bruxellois ? Quel dessein pourrait initier une réflexion, ouvrir des passerelles entre cette utopie sociale et une modernité peut-être non aboutie ? Mais l'ébauche qui arrive à toute pompe et écrase toute utopie architecturale et sociale, et nous ramène sur un modèle d'une modernité en échec, consiste en un centre commercial baptisé « Just under the sky ».

APPROPRIATION

Le site Godin s'immerge dans une nouvelle ère, celle de sa transition entre deux états. D'un côté, les promoteurs et sociétés privées qui font passer en force leur programme sans être inquiétés

par les pouvoirs publics et, de l'autre, des associations, des comités et des habitants qui déposent des recours contre l'absurdité de ce projet.

Pendant ce temps, le site Godin va continuer à exister physiquement par ses différentes appropriations. Des palissades délimitent le site du reste de la ville afin d'en priver l'accès aux intrus. Rapidement des percées apparaissent dans les grillages. À la tombée de la nuit et à l'abri des regards, des silhouettes vont et viennent dans cet espace en attente d'un devenir. Des sans-papiers, sans domicile fixe, vagabonds s'approprient les hangars et bureaux de l'ancienne usine. Habitat très précaire, certains y bivouaquent pour une nuit, d'autres s'y construisent un petit lieu de vie avec les moyens du bord. Certains entrent en scène pour y déverser furtivement leurs surplus de camelote, tandis que d'autres viennent y faire la mitraille.

Des badauds, des curieux de lieux abandonnés flâneront et prennent des photographies. Des graffeurs laissent des traces de couleurs sur les murs. Les trouées dans les palissades sont bouclées, des entrées sont murées, des autocollants et pancartes d'une entreprise de sécurité dictent leur supériorité sur cette zone. Mais ci-et-là des déchirures dans les palissades voient le jour. À ce moment, alors que la machinerie des promoteurs est en route, on se laisse à imaginer une reconversion du site se jouant du canal non comme un miroir d'eau mais comme un territoire à l'œuvre.

TABULA RASA

Des panneaux et des tags font surface aux abords du site. Respectivement, ceux-ci annoncent à coup d'images de synthèse les buts du centre commercial, tandis que ceux-là bombent les palissades pointant l'aberration de cette idée. En été 2013, le balai mécanique des bulldozers à vérin hydraulique éradique tous les hangars du site. Calorifuge désamianté, charpentes hachées, ferrailles ciselées, gravats épargillés... Une fois le

tout concassé et benné, le nouveau paysage est une table rase « sang brique ».

Les projets rêvés disparaissent dans la poussière sous le poids du centre commercial. Le nom faussement rêveur « Just under the sky » tourne sa veste pour celui de Docks Bruxsel. Une négation propre s'offre dans cet intitulé. Ce centre commercial n'opère aucune relation directe avec la nature même d'un dock qui est de charger et décharger des marchandises. Ce projet tourne le dos et confisque tout type d'activités industrielles liées à l'outil canal.

FARCE DÉGUisée

La communication prônant le centre commercial, avec son lot de publicités, d'images de synthèse et de vidéos 3D bat son plein. Projet dont l'artificialité se fige loin d'une réalité bruxelloise tandis qu'une mini-usine à béton installée sur le site débite hors normes des coulées qui se déversent sur cette zone marécageuse afin de consolider les bases de deux souterrains pouvant accueillir 1700 voitures.

Déconnecté des besoins des Bruxellois, l'espace est décrit comme un complexe agréable où il fera bon déambuler, voir même flâner. La nouvelle génération de centre commercial malgré ses prétentions comme lieu de vie et de détente reste basée sur le modèle ancien avec ses stratégies purement commerciales et consuméristes voulues sous un décor ayant pour première vocation de suivre des trajectoires surveillées, dictées par des réseaux, acheminant le consommateur d'une enseigne à l'autre, en simulant le divertissement.

L'utopie coopérative mise en place par Godin et les ouvriers s'enterre peu à peu sous ce béton néanmoins friable. Loin d'être une construction réfléchie à long terme, ces programmes consuméristes qui conquièrent nos villes sont le miroir d'un échec de notre héritage commun : la modernité.

QUELS COMMERCES POUR QUELS EMPLOIS ?

L'activité commerciale représente une part conséquente de l'emploi en Région bruxelloise. Nos élus ne manquent pas de nous le rappeler lorsqu'ils s'investissent dans des politiques de développement commercial. Encore faut-il pouvoir objectiver le nombre et le type d'emploi.

BENJAMIN WAYENS, USL-B ET CAROLE KEUTGEN, IEB



En 2009, la Région de Bruxelles-Capitale comptait 20.000 points de vente en activité^[1], ce qui représente près de 1.900.000 m² de surface nette de vente^[2]. Ces cellules commerciales hébergent non seulement des activités reprises officiellement comme « commerce de détail » par la nomenclature européenne des activités (NACE, secteur 52), mais aussi ce qui relève de l'HORECA, de la vente automobile, des services à caractère commercial ou du secteur financier (banques et assurances, où il ne faut considérer que les agences).

Le nombre de commerces en activité sur le territoire régional a diminué de près de moitié dans la seconde moitié du 20^e siècle, soit -1,4% par an en moyenne^[3]. La modernisation associée au développement du commerce intégré a induit des hausses de productivité^[4] ainsi que l'accroissement de la surface de vente moyenne par commerce (aujourd'hui 100 m² à Bruxelles) et des salariés. Le commerce s'est concentré spatialement dans les noyaux et a diffusé dans les périphéries urbaines, suivant en cela le processus de périurbanisation de la population permis par la généralisation de l'automobile.

UN SECTEUR STRATÉGIQUE POUR LE MARCHÉ DE L'EMPLOI BRUXELLOIS

L'emploi régional^[5], y compris indépendant, dans le commerce de détail (incluant l'HORECA et la vente automobile, mais pas les banques assurances, etc.) est de l'ordre de 58.000 équivalents temps-plein en 2011, soit 10% du total régional. Une partie de cet emploi peut ne pas être exercé en magasin, mais bien dans les sièges centraux et les centres logistiques situés à Bruxelles. Ces chiffres ne prennent bien évidemment pas en compte le travail informel.

À Bruxelles, en 2010, 69% des salariés du commerce de détail sont faiblement ou moyennement qualifiés, ce qui est bien plus que la moyenne bruxelloise (45%)^[6]. Le commerce de détail a plus tendance que d'autres secteurs à employer de la main-d'œuvre locale (2/3 de travailleurs résident à Bruxelles), car la durée de vie des entreprises est courte (nombreuses créations et faillites), les établissements souvent petits, la localisation relativement centrale et le personnel peu qualifié nombreux. Or la taille des bassins de recrutement est proportionnelle à la taille, la

durée de vie et la part de personnel hautement qualifié dans les entreprises^[7].

Dans le contexte de chômage élevé touchant largement les Bruxellois peu qualifiés, le commerce de détail constitue donc un gisement d'emploi stratégique, tant quantitativement qu'en terme de profil de fonction, dans une large mesure peu délocalisable.

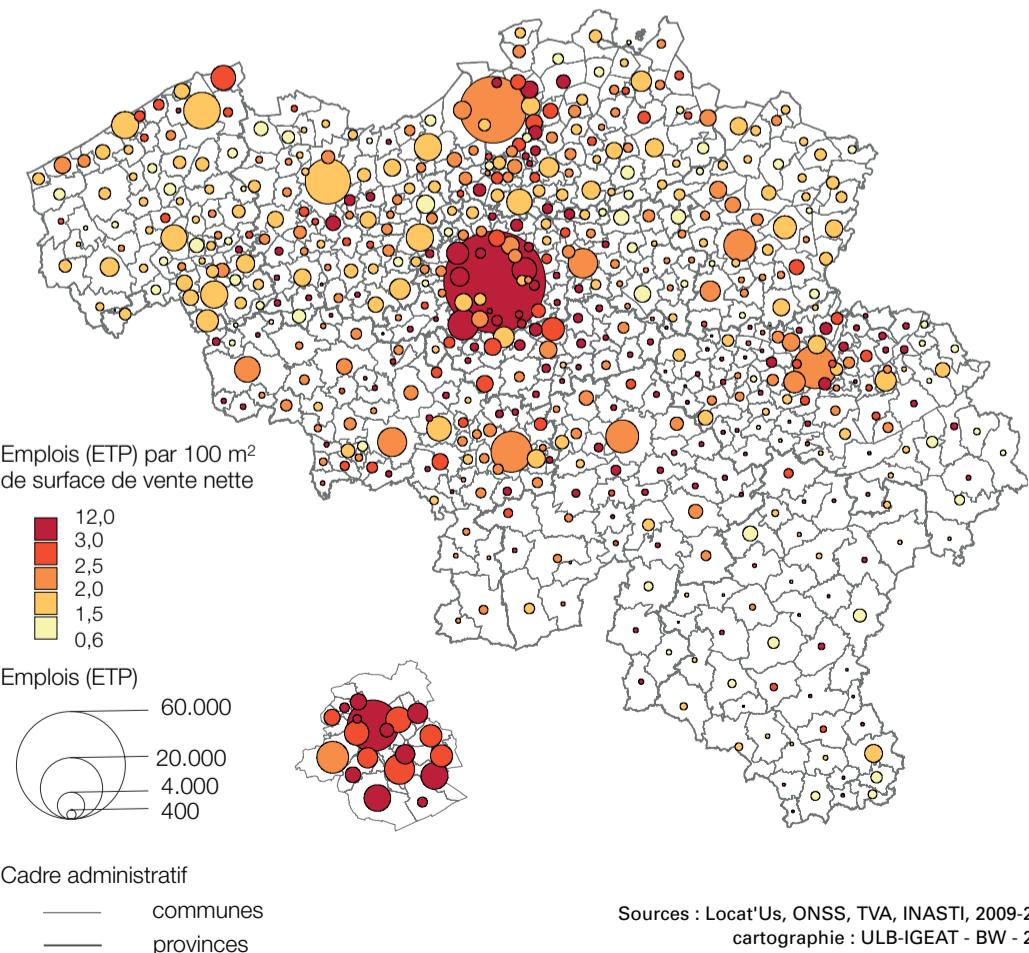
TYPE DE COMMERCE ET EMPLOI

L'importance de l'offre bruxelloise est associée à une diversification et une spécialisation des noyaux commerciaux^[8]. La diversité des quartiers et des publics font que la structure^[9] des activités commerciales présentes varie fortement d'un lieu à l'autre.

Les formes d'exploitation diffèrent significativement en fonction du type d'activité, mais aussi de l'endroit où elle s'exerce. Les enseignes ou chaînes constituent le commerce intégré qui regroupe des commerces sous des statuts divers (succursalistes, franchises, chaînes volontaires, coopératives). Le petit commerçant aux yeux du grand public est juridiquement un commerçant indépendant isolé. Mais son commerce peut être très grand en surface, puisque la taille n'intervient en fait pas dans la définition.

Les enseignes (au sens de commerce intégré) représentent 11% des points de vente à Bruxelles, mais 38% de la surface. Les enseignes ne sont majoritaires que dans un nombre limité d'activité, essentiellement les supermarchés et

Densité d'emplois dans les points de vente du commerce de détail



Sources : Locat'Us, ONSS, TVA, INASTI, 2009-2011
cartographie : ULB-IGEAT - BW - 2014

Commune	surface de vente nette moyenne en m ²	densité d'emploi ETP / 100m ²	commerce intégré % des m ²	salariés % des ETP
Bruxelles-Ville	93	3,2	30%	85%
Ixelles	83	2,9	33%	81%
Saint-Gilles	75	2,7	22%	70%
Saint-Josse-ten-Noode	71	3,3	22%	56%
Schaerbeek	88	2,5	25%	55%
Koekelberg	62	3,5	10%	43%
Molenbeek	115	2,9	20%	70%
Anderlecht	147	2,3	56%	76%
Forest	84	3,5	33%	58%
Evere	139	5,3	63%	83%
Etterbeek	85	3,2	35%	79%
Woluwe-Saint-Lambert	145	2,6	58%	82%
Woluwe-Saint-Pierre	81	4,2	34%	71%
Auderghem	156	6,7	62%	92%
Watermael-Boitsfort	72	3,8	18%	53%
Uccle	100	3,1	40%	70%
Berchem-Sainte-Agathe	184	2,9	75%	82%
Ganshoren	77	3,1	24%	52%
Jette	86	3,3	39%	61%
Région de Bruxelles-Capitale	100	3,1	38%	76%
Vilvoorde	134	2,4	45%	72%
Asse	115	5,8	31%	81%
Halle	123	6,7	34%	90%
Nivelles	120	2,6	46%	80%
Waterloo	198	1,9	52%	78%
Wavre	170	2,5	52%	83%
Ottignies-Louvain-la-Neuve	156	2,2	52%	82%
Zaventem	267	3,2	68%	86%
Machelen	311	2,3	62%	85%
Dilbeek	124	3,8	29%	65%
Sint-Pieters-Leeuw	250	1,9	50%	74%
Drogenbos	524	1,6	83%	93%

Surface de vente en commerce intégré et taux de salarisation en équivalent temps plein (ETP) par commune 2009-2011.
Source : Locat'Us, ONSS, TVA, INASTI, 2009-2011.

hypermarchés, les carburants, le bricolage, les banques et les grandes surfaces de prêt-à-porter. Les enseignes ne constituent une part substantielle de l'offre que dans une quinzaine de noyaux commerciaux bruxellois. Dans les rues principales, chaque propriétaire veut rentabiliser son bien au maximum, avec l'aide des agents immobiliers, au point que ces *high streets* (et dans une certaine mesure les *shoppings-centers*) deviennent la chasse gardée des chaînes internationales, les seules capables de payer les loyers les plus élevés.

Le développement du commerce intégré contribue à la généralisation de la salarisation dans le commerce de détail. Entre 2009 et 2011, si l'emploi total du secteur est resté globalement stable, les travailleurs sous statut indépendants ont diminué de 6% par an alors que les salariés ont augmenté de 2%.

La concurrence entre commerce intégré et commerce indépendant se fait par la mobilisation des dépenses des ménages, mais également en terme de structure de coût, de capacité de modernisation et d'adaptation aux normes environnementales, ainsi que sur le marché de l'emploi. Par exemple, une partie des boucheries en fin d'activité ne trouvent pas de repreneur car les jeunes bouchers trouvent, à l'issue de leur formation, des conditions de travail plus confortables dans la grande distribution.

La diversité des espaces commerçants, de leur environnement et de leur public a des impacts sur la densité et la nature de l'emploi dans le commerce de détail. C'est d'abord le résultat d'un effet de structure : toutes les activités n'offrent pas la même densité d'emploi, n'ont pas la même part de commerce intégré ni le même taux de salarisation. Au-delà de cet effet de structure, des écarts significatifs traduisent des spécificités locales interprétables en terme de densité, de centralité, de nature des infrastructures.

En Région de Bruxelles-Capitale, mais aussi dans sa périphérie, la densité d'emploi par unité de surface nette de vente est largement au-dessus de la moyenne nationale. On compte 3,1 emplois (ETP) par 100 m² à Bruxelles, contre seulement 2,1 en moyenne pour le Royaume. Quelques communes ont des valeurs plus faibles (Anderlecht et en périphérie, Drogenbos, Sint-Pieters-Leeuw ou Waterloo). Elles sont toutes caractérisées par la

présence d'hypermarchés et de grandes surfaces spécialisées. Les activités typiques de ces grandes surfaces périphériques sont celles avec de plus faibles densités d'emploi par m². Mais même dans ces cas-là, la densité d'emploi est supérieure à ce que l'on observe pour les mêmes activités ailleurs en Belgique. A contrario, on observe des densités d'emploi très élevées dans certaines communes (Evere, Asse-Zellik, Halle...) correspondant aux sièges sociaux et centres logistiques de la grande distribution.

Globalement, dans l'aire métropolitaine bruxelloise, les commerces génèrent donc proportionnellement plus d'emplois qu'ailleurs en Belgique. Cela s'explique largement par la densité du marché et l'importante clientèle à servir, mais aussi par les coûts de l'immobilier qui constraint à optimiser l'usage de l'espace. Dans la zone centrale de la ville, la densité de la population et les prix de l'immobilier obligent à augmenter le personnel plus que la surface.

Pour ce qui concerne la présence relative du commerce intégré et le degré de salarisation, il y a clairement une spécificité associée aux communes de première couronne (de Saint-Josse à Forest en passant par Molenbeek). Les parts du commerce intégré et de l'emploi salarié y sont nettement plus faibles, non seulement suite à un effet de structure mais aussi grâce un effet local qui renforce la tendance. C'est lié au commerce ethnique, lequel satisfait des besoins moins standardisés et donc (pour le moment) moins pris en compte par le commerce intégré. Le commerce étant traditionnellement un secteur d'insertion pour les populations issues de l'immigration^[10], les structures entrepreneuriales restent, dans ces espaces, plus familiales.

À contrario, les communes de la Région où les enseignes sont les plus présentes et où la salarisation est la plus développée hébergent plus les formes modernes d'infrastructures commerciales : Anderlecht (Westland, Cora, Decathlon, Ikea...), Woluwe-Saint-Lambert (W-shopping, Cora), Auderghem, Berchem Sainte-Agathe et Evere (hypermarchés Carrefour, grandes surfaces spécialisées). Mais on est là déjà en périphérie, dans des espaces qui se sont urbanisés, y compris commercialement, à partir de la fin des années 50^[11].

ÉVALUATION EN TERME DE CRÉATION D'EMPLOIS ?

Le rendement « sociétal » des développements devrait être pris en compte dans l'évaluation des politiques publiques et du soutien apporté aux projets privés. Force est de constater que la création d'emploi fait souvent partie, à juste titre on l'a vu, de l'arsenal de justifications de projets immobiliers commerciaux.

L'évaluation de l'impact en terme d'emploi est cependant un terrain délicat. En théorie, sauf dans un marché en nette croissance sur le plan démographique (ce qui est le cas à Bruxelles et en Belgique) et/ou sur le plan du pouvoir d'achat, tout accroissement de l'offre se fait au détriment du commerce existant. Mais de la théorie à la pratique, il y plus qu'un pas à franchir. Déterminer le périmètre et la période dans lesquels calculer le bilan net en terme commercial et d'emploi n'est pas chose facile. Et jusqu'il y a peu, en Belgique, le chiffre d'affaires du commerce de détail croissait, même à population constante. Mais la quantité et la qualité du service diminuent, notamment par un transfert des tâches au consommateur (self-service...). La productivité de l'emploi augmente, si bien que le même chiffre d'affaires est réalisé avec moins de personnel. La part des indépendants étant dans le commerce historiquement élevée, une partie de la hausse de l'emploi salarié peut probablement être imputée à la salarisation progressive du secteur.

Effet de structure et spécificités locales font que l'activité, la localisation et la forme d'exploitation du commerce ont un impact significatif sur l'emploi. Empiriquement, la comparaison des ratios emploi/surface par type de commerce souligne combien le type d'activités développées peut influer sur le nombre d'emplois générés. La comparaison à l'échelle communale souligne que les formes modernes (grandes surfaces, parcs commerciaux, shoppings-centers) favorisent la présence des enseignes et contribuent nettement à la salarisation, qui n'est pas la garantie de meilleures conditions de travail puisque le temps partiel, voire l'horaire coupé, y est très répandu. Du fait du développement de la franchise, l'accroissement des salariés ne se fait pas que dans le cadre de grandes entreprises où la représentation des travailleurs est assurée dans des conditions correctes.

Enfin, quand on considère le poids encore important du commerce non intégré dans la ville, la politique de développement commercial devrait moins systématiquement s'appuyer sur les grandes infrastructures et les grandes enseignes. L'évolution de la qualité du service et de la densité d'emplois justifient que le commerce intégré ne capte pas toute la croissance du marché liée à la croissance démographique.

1. Calculs IGEAT d'après données Locat'Us et SPF économie.

2. La superficie accessible à la clientèle.

3. Grimmeau, J.P., Leroux, V. et Wayens, B. (2007) : *Un demi-siècle d'évolution du commerce de détail à Bruxelles*, AATL.

4. +0,3% par an, moyenne 1975-2007, d'après le Bureau du Plan.

5. Mesuré à partir des données de l'ONSS (pour les salariés) et de l'INASTI et de la TVA (pour les indépendants).

6. Bertrand, A. (2014) : *Panorama du commerce de détail à Bruxelles. Etat des lieux, tendances et tensions sur le marché de l'emploi*. Bruxelles : Actiris - Observatoire bruxellois de l'Emploi.

7. Marissal, P. et Roelandts, M., « La remétopolisation des activités économiques : conséquences sociales et emploi à Bruxelles » in *Revue Belge de Géographie*, 1999, pp. 99-114.

8. Wayens, B. (2006) : *Structure et dynamique du commerce de détail bruxellois*. Bruxelles : ULB.

9. Le « mix commercial » dans le jargon du secteur.

10. Zalc, C. (2010) *Melting Shops : Une histoire des commerçants étrangers en France*, Paris, Librairie Académique Perrin.

11. Grimmeau, J.P. (2013). « Un anniversaire oublié : les premiers hypermarchés européens ouvrent à Bruxelles en 1961 ». *Brussels Studies*. 2013. num. 67.



NORD-ECLAIR - ATELIERS-MÉMOIRE ROUBAIX

LA BULLE FINANCIÈRE

Le retour des grands centres commerciaux est le fruit de la concurrence sauvage que se livre la promotion immobilière face à la perte de vitesse du marché de bureaux. Les promoteurs font miroiter la relance de centres-villes, lancent leur business et passent à autre chose.

Claire Scohier



Le centre commercial est devenu en quelques années un nouveau produit d'investissement dès lors que les certificats placés en bourse pour ce type de projet produisent un rendement plus intéressant que d'autres placements traditionnels. Selon Christian Lasserre « *Une des raisons du succès du shopping-center, en tant qu'outil d'investissement aujourd'hui, c'est que les investissements en immeubles de bureaux, ont été extrêmement décevants ces 20 dernières années et que donc il faut trouver autre chose. (...) C'est le même type de personnes et parfois les mêmes personnes* »^[1].

UNE BULLE QUI GONFLE

Pour l'auteur du Schéma de développement commercial de la Région bruxelloise, Jean-Luc Calonger, le centre commercial est devenu un pur produit financier. Le promoteur calcule le montant total des loyers pour déterminer le prix de revente du centre au futur acquéreur. « *À partir des années 2000, les investisseurs (de l'immobilier commercial) ont été de plus en plus nombreux à suivre une logique financière. Celle-ci consistait à valoriser leurs murs à partir des loyers qu'ils sont susceptibles de générer dans le futur* »^[2]. La valeur du loyer fluctue en fonction du taux d'intérêt et du loyer. Si les taux d'intérêt sont bas, comme c'est le cas actuellement, l'incitant pour faire un centre commercial est plus élevé. La logique financière vient supplanter la logique commerciale, le promoteur prend le pas sur le commerçant. Les projets sont donc davantage guidés par un calcul financier à court terme que par la pertinence de l'offre. Une fois l'infrastructure vendue, peu importe au développeur la rentabilité ultérieure. Avec pour danger de rentrer dans un phénomène de bulle spéculative, à l'instar de ce qu'on a pu observer sur d'autres marchés immobiliers comme le marché du bureau. Le

marché gonfle, gonfle sans aucun lien avec la capacité locale de consommation.

AU PROFIT DE CERTAINES POCHE

Le développement des centres commerciaux est aujourd'hui aux mains de grands groupes, actifs en Europe, voire au-delà, des sociétés spécialisées dans le développement immobilier comme Unibail-Rodamco qui a remporté le marché pour la première phase du projet NEO^[3], ou Klépierre, son concurrent évincé de ce même marché. Ces entreprises sont des sociétés d'investissement immobilier cotées (SIIC) qui redistribuent à leurs actionnaires au moins 85% des loyers perçus et 50% des plus-values réalisées, en échange d'une exonération d'impôt sur les sociétés^[4].

La valeur des murs sert ensuite aux SIIC à garantir de nouveaux appels de fonds pour la réalisation de nouvelles opérations. Une fuite en avant infinie ! Les développeurs comme Unibail ou Klépierre encaissent chacun près d'un milliard d'euros de loyers annuels grâce à leurs centres commerciaux. Les décideurs politiques les accueillent à bras ouvert au nom de l'attractivité territoriale et du marketing urbain. Pour eux, ces nouveaux centres commerciaux deviennent des « lieux de vie innovants » prenant l'apparence des *shopping malls* à l'américaine. La pilule s'avale avec d'autant plus de facilité que ces nouveaux centres se dotent de toitures vertes surplombant leur armature bétonnée et trient les nombreux déchets qu'ils génèrent et agrémentent leur immense parking voitures de quelques racks de vélos.

POUR COMBIEN DE TEMPS ENCORE ?

A côté de ces nouveaux centres commerciaux « innovants » et « inédits », les centres-villes se

portent de plus en plus mal et le taux de vacance des commerces y est en hausse comme le démontre, chiffre à l'appui, le récent Atlas du commerce en Wallonie^[5]. À l'échelle de la Belgique, 7,5% de la surface commerciale était inoccupée en 2008 contre 12,10% à l'heure actuelle. Beaucoup de projets ont été initiés avant la crise de 2008. Mais de nouveaux ont été lancés depuis et le marché montre aujourd'hui de sérieux signes de faiblesse. Alors qu'ils produisaient encore, il y a quelques années, un rendement supérieur à 10%, les investisseurs doivent se contenter actuellement d'un petit 6% et encore. Alors que le chiffre d'affaires moyen des centres progressait d'environ 3% par an, en 2012, il a stagné et, en 2013, il a baissé de 0,6%.

En 2012, Benjamin Wayens, professeur à l'ULB, lors de la journée de l'Agence de développement territorial au nom provocateur « *Is the shoppingmall dead ?* » nous mettait déjà en garde : « *Face à une logique exclusivement entrepreneuriale, nos pouvoirs publics avancent à l'aveuglette : le centre commercial est devenu un modèle de placement de produits financiers en l'absence de toute demande de la part des retailers et des consommateurs. Seule la demande des investisseurs est entendue. Les autorités plient face aux miroirs aux alouettes de la création de l'emploi et se retrouvent avec des temples de la consommation difficilement reconvertibles et un risque bien réel de cannibalisation entre enseignes commerciales. Pourquoi développer autant de surfaces commerciales dans un marché déjà mature ?* ».

1. « Le centre commercial, objet d'un nouvel engouement », in *Economie*, 30 juillet 2013.
2. Pascal Madry, « Le commerce entre dans sa bulle », in *Etudes foncières*, n° 151, mai-juin 2011.
3. Voir l'article sur NEO dans le présent dossier.
4. Pascal Madry, op. cit.
5. La Région Wallonne compte 32.000 points de vente dont 13% sont actuellement inactifs.

NEO, L'OFFRE SANS LA DEMANDE

La création d'un nouveau centre commercial au nord de Bruxelles ne répond pas tant à un besoin marchand qu'à servir un montage immobilier sur le plateau du Heysel. Sans centre commercial, pas de centre de congrès et toute la forteresse immobilière s'écroule !

Claire Scohier



Héritage du glorieux passé de l'urbanisme fonctionnaliste d'après guerre, le site du Heysel s'insère dans la longue chronologie des Expositions bruxelloises. C'est l'Expo phare de 1958 qui lui donnera sa tonalité actuelle comme territoire à caractère exclusivement événementiel.

Pensé à l'époque comme un monde idéal, paré de toutes les vertus du progrès, entièrement piétonnier, le site était ceinturé d'accès automobile et d'immenses parkings à ciel ouvert dont le plus marquant est sans nul doute le gigantesque parking C, sis sur le territoire de la Région flamande, une mer d'asphalte de 31 ha utilisée très épisodiquement.

Propriété de la Ville de Bruxelles, le site est loin d'être en friche. Il accueille les Palais des Expositions, le stade Roi Baudouin, l'Atomium, des concessions telles que le complexe de cinéma

Kinepolis, les parcs d'attraction Mini-Europe et Océade mais aussi le Trade-Mart (héritage de feu Vanden Boeynants qui a octroyé au propriétaire une concession courant jusqu'en 2060 !) ainsi que de nombreux terrains de sport. Et pourtant, la Ville de Bruxelles annonce un tout nouveau quartier à cet endroit.

UN PLATEAU SELF-SERVICE

C'est en 2007 que le plateau du Heysel devient la pierre angulaire du Plan de Développement International de Bruxelles (PDI)^[1] destiné à doper l'attractivité exogène de la Ville-Région. Le PDI fixe à cet endroit un centre commercial de 100.000 m², un centre de congrès de 5.000 places, un nouveau stade de football et une salle de spectacle de 15.000 places. Outre les nombreuses critiques qui ne manquèrent pas de fuser sur ce programme ambitieux transformant ce site public en terrain de jeux pour les investisseurs^[2], on s'étonnera de le voir pensé comme sur un territoire en friche, vide d'activités, alourdisant le plateau à l'envi d'un nombre affolant de m².

Ainsi Océade, Mini-Europe, Bruparc, Kinepolis et les nombreux terrains de sport qui entourent le stade sont priés de déguerpir pour faire place nette au profit du nouveau morceau de ville concocté par un bureau d'études et le collège de la Ville de Bruxelles. Le développement est confié à une société anonyme, la société Excs, présidée par le bourgmestre de Bruxelles de l'époque, Freddy Thielemans. Selon les protagonistes : «Cette méthode de travail garantit la transparence et le contrôle par la Ville de Bruxelles de tous les actes en rapport avec le projet, la Ville restant seule maître à bord et seule en droit de prendre les décisions nécessaires»^[3]. Nous voilà rassurés sur les modalités démocratiques !

ETRE LE PREMIER SUR LA LIGNE D'ARRIVÉE

La concurrence inter-régionale va mettre le feu aux poudres. Il faut foncer car juste de l'autre côté du Ring, à Maelbeek, se dessine un autre projet commercial de grande ampleur : le projet Uplace qui annonce fièrement 82.000 m² de commerces et horeca. La Ville s'empresse d'annoncer l'ouverture du centre commercial NEO pour 2015, histoire de damer le pion au concurrent flamand. Inimaginable en effet que ces deux mastodontes puissent coexister dans ce mouchoir de poche, à peine 3 km les séparant, au vu de la pression automobile colossale qu'ils ne manqueront pas de créer et de la concurrence économique insupportable qu'ils exercent sur les noyaux commerçants avoisinants. Les autorités bruxelloises sont conscientes de cette incompatibilité. Philippe Close, lors d'une séance d'information en 2012 résumera la situation ainsi : «Il va y avoir deux centres commerciaux, c'est faux. Evidemment qu'il n'y en aura qu'un et nous pensons que ce sera le nôtre». En réalité, ce ne sont pas deux mais bien trois projets de centres commerciaux qui sont en gestation dans un périmètre restreint puisque la Ville soutient également le projet privé «Just Under the Sky», rebaptisé récemment «Docks Bruxsel» : 50.000 m² de surfaces commerciales prenant place sur les décombres des anciennes usines Godin, patrimoine industriel d'exception balayé pour accueillir ces mêmes nouvelles enseignes qui envahissent le monde commerçant contemporain. Le permis d'urbanisme a été délivré par la Ville en 2013^[4] pour être sûr de gagner de vitesse le projet Uplace.

COMMENT LÉGITIMER LA SAUCE COMMERCIALE ?

Si l'ensemble du projet est porté à bout de bras par la Ville de Bruxelles, la Région est partie prenante à l'aventure, sous la houlette de Benoît Cerexhe, ministre de l'économie bruxelloise à cette époque. Ce dernier rêve d'attirer sur le sol bruxellois les enseignes commerciales non encore présentes à Bruxelles. Pour convaincre, il n'aura de cesse d'invoquer les conclusions du Schéma de développement commercial (SDC)^[5] : «Au nord la faiblesse de l'offre commerciale globale est réelle : il n'existe qu'un pôle complémentaire (Basilix) et quelques pôles relais (Marie-Christine, Miroir, Helmet et De Wand) (...) il semble donc qu'il pourrait peut-être y avoir au nord de Bruxelles la place pour une nouvelle structure commerciale». Pour le ministre, cette phrase à elle seule suffit à légitimer la création d'un centre commercial





dans le nord de Bruxelles. Une lecture plus attentive dudit document mettent pourtant un bémol à cette ambition : «*Cette zone est moins bien desservie par les transports publics. La structuration des voiries et la barrière naturelle du canal limite l'accessibilité. Les déplacements favorisés se font selon un axe sud-ouest nord-est. L'installation d'un pôle d'attractivité régional ou national dans cette zone serait donc très difficile. En effet sa zone de chalandise serait barrée par les limites naturelles du canal et par l'influence du Westland Shopping Center (...)* »^[6]. Pas de quoi s'enthousiasmer sur le potentiel bénéfique du nouveau centre commercial. Mais la Ville veut y croire. Elle sait qu'un centre de congrès n'est pas rentable. Pour elle, le centre commercial a pour première fonction d'assurer le financement des autres équipements chers et peu rentables.

UN PHASAGE POUR FAIRE RECETTE

Tout le phasage du projet NEO s'articule en conséquence sur la réalisation de la pièce maîtresse en terme de financement. Le premier appel d'offres lancé en 2012 concerne donc pour l'essentiel des fonctions dont on présume la rentabilité indépendamment de leur adéquation aux besoins des bruxellois : un centre commercial et plusieurs centaines de logements privés. Dans cette phase appelée NEO 1, la Ville cède un bail emphytéotique au lauréat contre un canon permettant de financer l'étape suivante, NEO 2 avec le centre de congrès. Au vu de cet objectif financier clair, on comprend que sur les 250 points servant de base de cotation au jury chargé d'évaluer la qualité du projet, 100 concernent la rentabilité de celui-ci. La complémentarité du projet avec le tissu commercial existant est considérée, *a contrario*, comme un critère facultatif. L'intégration urbanistique ne vaut que 40 points, la qualité architecturale et l'habitabilité, également, idem pour la qualité environnementale.

L'évaluation ne se fait donc nullement sur la qualité du projet mais bien sur des considérations essentiellement financières. Pas un mot au sujet de l'impact sur l'emploi existant alors que le leitmotiv des porteurs de NEO est la création de 3.000 nouveaux emplois sans jamais déduire ceux qui

inévitablement passeront à la trappe soit en raison de la disparition pure et simple de l'activité, soit suite à la mort lente de certaines d'entre elles ne résistant pas à la concurrence du mastodonte.

LE FAÇADISME DÉMOCRATIQUE

Les plans, les concours, les appels d'offres se succèdent sans que jamais réponses ne soient données au flot d'inquiétudes et de critiques que suscite le projet : incertitudes sur la répartition des coûts entre public et privé et sur l'opérabilité du montage immobilier et financier, privatisation pour plusieurs décennies d'une terre publique pour des fonctions en décalage avec les besoins des bruxellois, asphyxie des voiries locales et régionales par les milliers de véhicules aspirés par le centre commercial, concurrences commerciales pour les noyaux économiques de proximité, disparition d'activités touristiques ayant fait leur preuve,... Concours d'urbanisme, procédures de marché public et site internet interactif sont présentés comme les garants de la bonne gouvernance et du débat public réduit à un échange bilatéral avec les promoteurs du projet par des questions postées sur un forum « riverains »^[7].

Certes le projet a fait l'objet en cinq ans d'une multitude de conférences de presse mais sans qu'aucune procédure de consultation citoyenne n'ait été organisée si ce n'est indirectement au travers de la procédure d'adoption du Plan régional d'affectation du sol démographique créant une zone d'intérêt régional (ZIR) sur mesure pour le projet.

À cette occasion, la société civile et plus particulièrement la Commission Régionale de Développement (CRD)^[8] a eu l'occasion de s'exprimer sur le projet NEO. Elle s'est opposée avec vivacité à la création d'une nouvelle ZIR sur le plateau du Heysel. Pour la CRD, l'affectation actuelle garantit le développement équilibré de cette zone en restant compatible avec la capacité d'accueil de la zone et de l'ensemble de la Région. Elle s'est opposée fermement à la création d'un centre commercial alors qu'il existait deux autres projets à proximité tout en soulignant l'incompatibilité d'un projet générant 5800 déplacements

complémentaires par heure aux heures de pointe avec les objectifs d'IRIS 2 de réduire la pression automobile de 20% d'ici 2020. La CRD soulignera également que quatre noyaux commerciaux situés en Région bruxelloise (haut et bas de la ville, le Westland et le Woluwe shopping center) souffriront immanquablement de la présence du nouveau centre commercial. Et d'ajouter qu'il serait inadéquat de consacrer une part importante du sol à un centre commercial^[9] Ce n'est que du bout des lèvres que le gouvernement a répondu à ces critiques en s'arc-boutant sur sa décision de faire du plateau du Heysel le nouveau pôle d'attractivité internationale de la Région.

ON ENFONCE LE CLOU

Pour bien bétonner le tout, la Ville de Bruxelles et la Région bruxelloise mettent sur pied en mai 2014, quelques jours avant les élections régionales (un hasard ?) une Société mixte pour investir 335 millions d'argent public sur 20 ans dans le projet NEO. La société est mise sur pied par une procédure d'urgence permettant de passer outre l'avis du Conseil d'Etat et de la Cour des comptes. Pour Didier Gosuin, le texte soumis au vote du Parlement «*contient des engagements juridiques importants qui vont lier la Région pour très longtemps et dont elle ne pourra pas se défaire. Il existe des dispositions concernant la loi sur les faillites et les lois fiscales mais d'autorité, on dit que la structure qui sera mise en place n'y sera pas soumise*»^[10]. La société pourra également accomplir des actes commerciaux tout en ayant la faculté d'exproprier pour cause d'utilité publique. Cette somme colossale sera notamment destinée à faire payer par les pouvoirs publics les aménagements tentant de rendre viable ce que la présence du centre commercial et des milliers de parkings souterrains vont rendre intenable. Qu'est-ce qui garantit, en outre, que les fonds ne seront pas affectés à financer en *stoemeling* une partie du nouveau stade de football ?

LE STADE DE FOOT, LE CAILLOU DANS LA CHAUSSURE

En effet, il apparaît assez rapidement que NEO peut difficilement se réaliser autour du stade de



EUROPEA DOSSIER DE PRESSE, AVRIL 2014

foot actuel, le stade Roi Baudouin, lequel a pourtant fait l'objet de conséquents travaux de rénovation entre 1994 et 2000 pour un montant d'environ 60 millions d'euros en vue de participer à l'Euro 2000 avec les Pays-Bas.

Le stade actuel fait 50.000 places et permet, grâce à sa piste d'athlétisme, d'accueillir chaque année le prestigieux Mémorial Van Damme. Mais la Ville de Bruxelles trouve l'entretien du stade trop coûteux et aimeraient s'en débarrasser. Il ne serait en outre plus aux normes de standing des grandes coupes de football internationales actuelles exigeant des espaces VIP. En vue de concourir à l'Euro 2020, Alain Courtois, ancien secrétaire général de l'Union belge de football, et aujourd'hui échevin des sports, fait le forcing pour qu'un nouveau stade voie le jour rapidement. Rassemblé à Ostende en mai 2013, le gouvernement régional décide, sans aucune concertation avec ses voisins wallons et flamands, d'implanter le nouveau stade sur le fameux parking C, appartenant à la Ville de Bruxelles mais situé sur le territoire de la Région flamande. Les réactions des voisins ne se font pas attendre, ni les kyrielles de marchandages possibles entre l'acceptation d'un tel projet et d'autres situés en bordure des deux Régions (élargissement du Ring, projet de centre commercial Uplace, ...).

A l'instar du centre de congrès, un stade de football est difficilement rentable. Le patron

de Besix, postulant pour le futur stade, n'hésite pas à mettre les pieds dans le plat : « Un stade de football ne peut pas être rentable avec les revenus issus des activités sportives. En Belgique, il s'agit de construire un stade de 300 millions. Mais avec un investissement de ce montant, en organisant les matches d'Anderlecht, en y intégrant les bureaux de l'Union belge de football et du Comité olympique, nous pouvons espérer des rentrées pour 150 millions. Le reste doit être financé par les pouvoirs publics ». ^[11] L'étude Deloitte confirme cette interprétation. En France, pour concourir à l'Euro 2016, les pouvoirs publics ont dû participer à hauteur de 40% dans le cadre de la facture globale des deux nouveaux stades créés à Nice et à Bordeaux.

LE FRUIT DE TOUS LES MARCHANDAGES

Pour la suite de l'histoire, le dossier ne va pas évoluer sans mal. Dans la foulée de l'attribution de NEO 1 au groupe Unibail-Rodamco-Besix-CFE, l'autre consortium évincé, Hammerson-Eiffage-Codic, introduit un recours au Conseil d'État en juin 2014. Fin juin, le Conseil d'État suspend l'exécution du marché. De quoi faire vaciller sérieusement tout le montage immobilier NEO car, par effet de domino, si NEO 1 est annulé, NEO 2 et le stade de foot passent à la trappe. Mais aux dernières nouvelles Hammerson aurait fait marche arrière quant à sa volonté d'introduire un recours en annulation. De là à imaginer les tractations qui ont pu se tenir en coulisse sachant que

ce sont, en gros, les mêmes (Besix et Eiffage) qui se portent candidats pour l'érection d'un nouveau stade de foot...

Avant-hier, ce sont les bureaux qui ont vu leur marché s'affaïsser. Hier, on apprend que Bruxelles a atteint son seuil de saturation en offre hôtelière. Tous les indicateurs montrent que l'offre en surface commerciale n'est pas loin d'atteindre le même stade. On pouvait lire dans l'Echo du 5 septembre 2014 que la tendance générale des grands centres commerciaux est à la baisse de la fréquentation avec un recul de 12% sur six ans. En gros, le jeu de domino patiemment élaboré par la Ville de Bruxelles repose sur une pièce maîtresse branlante. N'est-il pas temps de changer de jeu de société ?

1. Ce Plan, chargé de recenser les potentialités de la Région pour développer son rayonnement au niveau international, fut adopté selon une procédure on ne peut plus anti-démocratique : il fut élaboré par le bureau de consultation Price Waterhouse Cooper suite à une consultation d'acteurs triés sur le volet parmi lesquels les opérateurs immobiliers occupaient une place de choix.

2. www.brusselsstudies.be/media/publications/FR_91_BruS25FR.pdf, et la conférence de presse du 23 mai 2008 conjoint IEB, Bral, ACV/CSC : www.ieb.be/Un-moratoire-sur-les-projets-du

3. Communiqué de la Ville de Bruxelles mars 2009.

4. Le chantier de ce centre commercial porté par le groupe Equilis/Mestdagh a déjà démarré. Le permis d'environnement fait l'objet d'un recours devant le Conseil d'Etat introduit par IEB, le Bral, l'ARAU et l'Unizo.

5. Il faudra plus d'un an pour que le contenu pourtant déjà finalisé du Schéma soit communiqué au public.

6. Schéma de développement commercial, p. 27.

7. Si vous consultez la page « riverains » du site Neobrussels (www.neobrussels.com/riverain-forum-2), vous constaterez que les rubriques « agenda » et « documents » sont vides.

8. La Commission régionale de développement est un organe d'avis de la Région bruxelloise qui chapeaute tous les autres conseils d'avis. Le Gouvernement bruxellois ne peut s'écartier de son avis qu'en motivant son écart.

9. Avis de la Commission régionale de développement du 29 octobre 2012.

10. Discussion au Parlement bruxellois sur l'ordonnance relative à la société NEO, Séance plénière du 21 février 2014, p. 37.

11. « Ce stade national qui fait peur », *Le Soir*, 19 mars 2014.

Les voix des habitants sur NEO

Du côté des habitants de la Cité Modèle, les critiques concernent surtout l'absence de débat démocratique sur le projet : D. 51 ans raconte : « Quand ils sont venus nous voir, on était même pas au courant du projet, c'est sur le moment même qu'on l'a découvert...on voyait bien qu'ils étaient bien ancrés en disant 'on va faire ce projet, si vous n'êtes pas d'accords tant pis', et depuis un an, on a plus de nouvelles, les maquettes on ne les a jamais vues ». M., quant à elle, avoue n'être que très peu au courant des aménagements futurs qui verront le jour à deux pas de chez elle : « J'ai appris qu'il y avait eu des réunions à ce propos mais je n'ai pas été mise au courant sinon j'y serais allée...j'ai été très surprise et je me suis dit 'ça va pas se faire', je trouve ça vraiment dommage ». M. retraitée déclare : « on n'a pas grand chose à dire, celui-là plus haut il s'en fout pas mal. » F. ne croit plus guère aux discours des politiques : « C'est peut-être la grosse différence entre la dictature et la démocratie. D'un côté on te dit tais-toi et de l'autre côté on vous dit cause toujours. Au dernier moment, c'est toujours les politiques qui font ce qu'ils veulent. Ce projet NEO, il va naître ».

Propos récoltés par Cédric Vékeman

POUR EN SAVOIR PLUS

ARTICLES ET REVUES

Enclaves ou la ville privatisée,
Les Cahiers de la Cambre architecture n°1, 2002.
Ce numéro consacré aux enclaves urbaines et au phénomène de privatisation des villes dédie trois articles aux centres commerciaux.

Le commerce dans les grandes villes belges et leur périphérie,
J.P. GRIMMEAU, IGEAT, 2004 :
www.mi-is.be/sites/default/files/doc/commerce_dans_les_grandes_villes-fr.pdf: inventaire des principaux noyaux de 17 villes belges ainsi que des hypermarchés et des principaux shopping centers et parcs commerciaux pour analyser leur état de santé.

L'économie supermarché. La grande distribution métaphore du capitalisme, Revue Politique n° 57, 2008. Plongée dans le monde des supermarchés et de la grande distribution et de leur impact sur les conditions d'emplois et l'organisation de la société.

Observatoire du commerce,
Le schéma de développement commercial pour la Région de Bruxelles Capitale, 2008.

Centres commerciaux : la surenchère, Bruxelles en Mouvements, n° 217, 26 février 2009. Analyse de trois projets de centres commerciaux à Bruxelles : l'extension du shopping de Woluwe, le projet NEO au Heysel et le projet Just Under the Sky au Quai des Usines : www.ieb.be/IMG/pdf/bem217_26022009-2.pdf.

L'invasion des centres commerciaux, Kairos, n° 3, Sept/Oct. 2012. Analyse du centre commercial comme acteur de profit, de déstructuration culturelle et symbolique et cauchemar environnemental et social.



Is the shopping mall dead?, Séminaire organisé par l'ADT le 29 juin 2012 questionnant la viabilité des centres commerciaux en Belgique : www.adt-ato.be/fr/print/282.

Centres commerciaux monstres, Laure DE HESSELLE, *Imagine demain le monde, n° 99, sept-oct 2013.* Autour des mondes de résistance belge face aux monstres commerciaux.

Atlas du commerce en Wallonie. Structures, dynamiques, comportements spatiaux des consommateurs, Presses universitaires de Liège, 2014.

FIJMS ET PIÈCES DE THÉÂTRE



Cesky Sen, de Vít KLUSÁK & Filip REMUNDA, 90'. Deux jeunes étudiants en cinéma montent une fausse campagne de pub annonçant l'ouverture imminente d'un grand centre commercial aux prix extraordinairement bas et au doux nom de «Cesky cen», le «rêve tchèque».



The World's Largest Shopping Mall, Sam GREEN & Carrie LOZANO, 2009, 13'. Le South China Mall (SCM) est, depuis son ouverture en 2005, le plus grand centre commercial du monde. Aujourd'hui, le SCM est aussi le plus grand mall fantôme du monde, avec un taux d'occupation de 0,8%.

Créateurs des mondes d'achat, Harun FAROCKI, 2001, 71'. Il y a des réunions de types qui conceptualisent les centres commerciaux. Une vision Dantesque de ces mini-mondes bâties écartelés entre études cadastrales, préoccupations esthétiques et sécuritaires.



COURTS MÉTRAGES



Main basse sur le Heysel, PTTL, 2009 : www.dailymotion.com/video/xa0nit_main-basse-sur-le-heysel_news.



Quai des Usines, PTTL, 2009 : www.dailymotion.com/video/xa0n4x_quai-des-usines_news.



Le poulpe en nous, Bernard MULLIEZ, 2012 : www.dailymotion.com/video/xrsuhh_le-poulpe-en-nous_creation.

SITES

- www.shoppingmonster.be
- www.vesdre-avenir.be



TITOM

Opération tiroir à Saint-Lazare

La société de logement sociaux HBM* a entrepris une vaste opération tiroir dans le cadre de la rénovation et de la démolition-reconstruction de trois immeubles à Saint-Josse. Nous sommes allés à la rencontre des locataires.

SAMY HADJI

➤ Au-delà des coûts importants qu'elles engendrent, les opérations tiroirs ne se font évidemment pas sans mal au vu du nombre de personnes à recaser, car tel est bien le principe, les sociétés de logements sociaux ont l'obligation de proposer un autre logement à l'ensemble des locataires concernés lorsqu'ils vident un immeuble pour le rénover ou le reconstruire. Malheureusement, le nombre de logements disponibles est relativement réduit, d'autant que la liste de candidats locataires pour le logement social ne cesse de s'allonger et que les sociétés de logement se doivent de répondre à cette demande là aussi. En plus de ces difficultés pratiques, c'est le vécu des locataires qui interpelle dans ce genre de situation. Dans le cas qui nous occupe, c'est en mai 2014 au terme d'une longue procédure, que les derniers locataires ont quitté les lieux. C'est à ce moment que nous avons pu rencontrer certains d'entre-eux.

M. est un ouvrier de 50 ans, marié, quatre enfants.

Cette famille de 6 personnes vivait depuis 8 ans dans un appartement 2 chambres au moment où nous les avons rencontrés. M avait, depuis plusieurs années, fait une demande de mutation vers un logement adapté à sa composition de ménage, sans aucune réponse. « Impossible de mettre un lit à mes enfants ». L'exiguïté des pièces obligeait les enfants à s'entasser dans une chambre avec deux fois deux lits superposés et sans armoire. Les problèmes d'insonorisation rendaient tout repos impossible.

« Je n'ai pas été averti, j'ai été trahi ». M. était révolté de la manière dont il a été averti de l'opération de rénovation. Il ne s'attendait pas du tout à la nouvelle. On lui avait

annoncé qu'il allait être relogé dans un logement équivalent à celui qu'il occupait jusqu'alors. Il a voulu refuser et espérait obtenir un appartement d'au moins trois chambres, voire quatre.

« J'ai souffert dans cet appartement ! ». Pour couronner le tout, après la décision de rénovation, la tour, déjà vétuste, a été laissé à l'abandon, aggravant un peu plus les conditions de vie des locataires. La famille tombait régulièrement malade à cause de l'humidité et des courants d'air. Elle a tenté de pallier les manquements du logement de diverses manières, notamment en chauffant plus. « Comment je vais payer ? ». M. avait reçu le décompte de charges individuelles et des communs qui, en une année, avait explosé.

« Je travaille et je paie (donc) plus que les autres ... Avec l'humidité, comme j'ai des enfants donc en hiver, je chauffe non-stop ... C'est quoi ces décomptes de charges ? ». M. se sent floué. Il a le sentiment de ne pas avoir été entendu dans ses demandes et n'a pas eu la possibilité de refuser le logement qu'on lui proposait. C'était ça ou rien, malgré le fait que la SISP se doit en principe de proposer un logement adapté à la situation familiale.

A. est une femme de 29 ans, sans emploi, mariée, un enfant, qui vit sous le toit de sa mère dans un appartement deux chambres.

« On nous a prévenus, il y a deux ans ». Les habitants avaient reçu un courrier les prévenant du début des travaux de rénovation et de leur départ prochain de leur logement. On avait fait bien comprendre à A. qu'il valait mieux pour elle d'accepter l'offre de relogement sous peine de se voir expulsée. « Le bâtiment, c'est comme une grande famille ». A. avait tissé des liens forts avec ses voisins



SAMY HADJI

proches comme éloignés. Pour elle, le relogement est vécu comme un déracinement. Des liens sincères s'étaient créés entre habitants. Toute une organisation d'entraide entre locataires s'était construite au fil du temps. Maintenant, ce lien social si difficile à tisser est détricoté en l'espace de quelques mois. Les plus chanceux se retrouvent disséminés aux quatre coins de la commune. Les autres se voient contraints d'aller habiter dans une autre commune où ils n'ont parfois jamais mis les pieds.

« On finit par lâcher ». Cette jeune mère de famille a tout tenté pour résister au déménagement qui lui était imposé. Elle a cherché de l'aide auprès de l'assistante sociale du service logement, elle a entamé une procédure de médiation et de conciliation et a même fini par faire appel à un avocat. Au final elle a décidé de laisser tomber et d'accepter avec résignation le sort de sa famille, car la situation était tendue et poussait tout le monde au bord de la dépression. « On va finir par se lasser ».

V. est une femme de 64 ans, pensionnée qui vit avec sa mère âgée.

V. est quasiment née chez HBM. Sa mère est malade et à mobilité réduite. Elles occupent un appartement deux chambres au 3^e étage de l'immeuble. « Où on va aller ? À la maison de repos ? ». Cela faisait presque deux générations que la mère de V. logeait à la même adresse. Ces deux femmes ont toujours voulu rester le plus autonomes possible. Leur plus grande angoisse était de se retrouver

en maison de repos. Le logement social est vu par les personnes âgées comme une solution financière puisque le loyer est calculé sur base de leurs revenus. « Comment on va faire avec nos petites pensions ? ». Et puis il fallait à ces deux femmes un logement accessible pour une personne à mobilité réduite. « Comment je vais faire avec ma mère ? ... Il nous faut un rez-de-chaussée ». V. s'occupe presque à temps plein de sa maman. Elles vivaient dans l'angoisse d'être séparées. Vu la situation de santé de sa mère, V. avait demandé à être relogée à un rez-de-chaussée, mais la première offre d'HBM était un appartement au 7^e étage. « On va aller en justice ». Elles étaient prêtes à aller jusqu'au bout pour obtenir satisfaction, menaçant même HBM de poursuites judiciaires. Malgré leur âge, leurs faibles moyens financiers et leur état de santé, elles ont introduit une requête auprès du juge de paix. Malheureusement, même dans ce cadre là, elles n'ont pu obtenir gain de cause.

« On est bloquées ... On est attachées aux souvenirs ». Comme tous les autres résidents de la tour, l'attente du relogement a figé leurs vies et a été à la source de nombreuses angoisses. Ces deux femmes étaient les mémoires vivantes d'un quartier qu'elles doivent aujourd'hui quitter. En fin de compte, personne n'aura pris en considération ni leurs demandes, ni leur attachement à cet univers.

* HBM : « Habitations Bon Marché »

La fabrique du cycliste

Contrairement aux apparences, le nombre de cyclistes à Bruxelles n'augmente plus. Pour inciter davantage de gens à rouler à vélo, il faut leur garantir de meilleures conditions de confort et de sécurité.

JÉRÔME MATAGNE

Il y a quinze ans, la Région bruxelloise a confié à l'association ProVelo la tâche de quantifier les déplacements cyclistes dans les rues de la capitale. Depuis le premier comptage, ce nombre a connu une augmentation croissante. Un seul coup d'œil au graphique ci-dessous, révèle que chaque résultat dépassait systématiquement celui de l'année précédente, et l'évolution vers le haut semblait inéluctable. Or, pour la première fois depuis la création de l'Observatoire du vélo, les comptages de 2013 font état d'une diminution de 6% du nombre de cyclistes par rapport à 2012^[1].

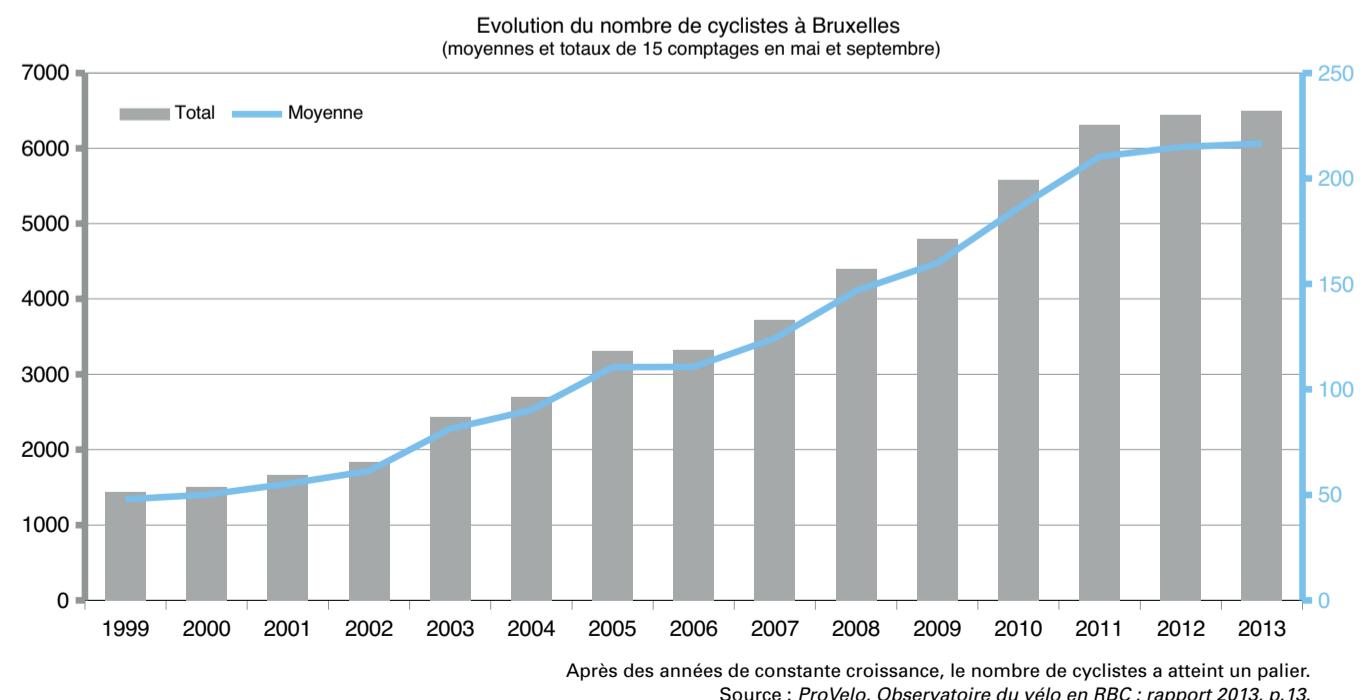
Surprenante, cette baisse contredit l'impression de croiser chaque jour davantage de vélos dans les rues. D'ailleurs, Bruno De Lille, le Secrétaire d'État en charge de la mobilité douce dans le gouvernement précédent a tenté de la relativiser en l'expliquant par des éléments conjoncturels : l'hiver 2013 a été très rigoureux et enneigé... Admettons. Toutefois, cette explication ne prend pas la pleine mesure du problème car elle nie la tendance fondamentale et bien réelle : la croissance du nombre de cyclistes à Bruxelles s'essouffle. Regardez mieux les trois dernières colonnes du graphique : elles forment un palier qui témoigne de la stagnation du nombre de cyclistes depuis trois ans. Ce constat est conforté par les résultats en demi-teinte des Villo! en libre-service. Alors que le réseau se développe et que beaucoup de nouvelles stations voient le jour, les chiffres de 2013 n'égalent pas ceux de l'année précédente : forte baisse des nouveaux abonnements annuels (900 contre 5000 en 2012) et même diminution des abonnements de courte durée.

Cette récente contre-performance du vélo dans la Région n'est pas embêtante que pour une question de principe ou d'idéologie. Il s'agit d'améliorer les conditions de circulation pour tout le monde – donc aussi de faciliter et de fluidifier le trafic routier – en offrant une alternative à ceux qui pourraient utiliser la bicyclette. Pragmatiquement : l'augmentation du vélo, comme celles de la marche et des transports publics est nécessaire pour résoudre l'équation des embouteillages. Et son potentiel est immense dans une ville où 60% des déplacements font moins de 5 km. Nos responsables politiques en sont bien conscients, et cela depuis longtemps. En effet, en 1995, le premier Plan régional de développement tablait sur une part de déplacements cyclistes de 10% à l'horizon 2005. Dix-huit années

plus tard (et alors qu'on avait largement raté les objectifs fixés), c'est carrément 20% que promettait le Plan de déplacements Iris II. Malheureusement, ces plans n'ont toujours pas été suivis d'effets : le vélo reste bon dernier dans le classement des modes de transport. Aujourd'hui, il ne constitue que 3,5% de l'ensemble des trajets dans Bruxelles (contre 37% pour la marche, 32% pour la voiture et 25,8% pour les transports publics). On est donc loin du compte : il faudrait atteindre 20% de déplacements à vélo dans quatre ans, alors qu'on n'est passé que de 1% à 3,5% depuis le premier plan...

Au café du commerce, où vont beaucoup d'hommes politiques, on dit souvent qu'il est impensable de faire du vélo à Bruxelles. La pluie et le dénivelé sont trop importants ! À croire qu'il y pleut beaucoup plus à

Anvers ou qu'à Copenhague. À croire que les côtes y sont plus fortes qu'à Zurich ou à Bogota. Loin de ces fausses vérités, quand une étude sérieuse demande à ceux qui ne font pas de vélo d'exprimer ce qui les retient, trois personnes sur quatre évoquent deux obstacles fondamentaux : l'inconfort lié au trafic automobile (bruit, pollution) et l'absence de sentiment de sécurité sur le trajet^[2]. Ces arguments permettent de mesurer l'emprise du cercle vicieux qui commande notre mobilité quotidienne : les voitures gênent les vélos, et tant qu'on n'est pas à l'aise en vélo, on préfère aller en voiture, en gênant les vélos... Les cyclistes aguerris eux-mêmes n'ont pas tous vaincus leurs sentiments d'insécurité et d'inconfort : ils les affrontent souvent au quotidien. D'ailleurs, la majorité d'entre-eux déplore le manque d'infrastructures,





WWW.OMONDOUVELO.COM

ainsi que l'emprise des véhicules motorisés et le comportement des conducteurs. Par conséquent, afin d'encourager la pratique du vélo auprès d'un large public, il faut jouer sur les deux tableaux et résoudre les deux obstacles à la fois : améliorer tant la sécurité des cyclistes via un réseau cyclable de qualité que les conditions de confort par la réduction des vitesses, de la pollution, de l'agressivité, etc [3].

La solution est structurelle

Nous pensons que la mobilité à Bruxelles est à un moment charnière : le potentiel de personnes susceptibles de se contenter des infrastructures et des conditions de sécurité actuelles est atteint. Pour motiver de nouvelles personnes à passer au vélo, il faut des mesures structurelles. Enfin, surtout une mesure spécifique, d'une audace

à la voirie. C'est évidemment indispensable sur les grands axes et les boulevards, mais cela l'est bien souvent également dans toutes les rues où la vitesse autorisée s'élève à 50 km/h. On pourrait s'en passer dans les zones 30, si les limites de vitesse y sont contrôlées et respectées...

Ce réseau de pistes cyclables doit être complété par un réel maillage de voiries locales vraiment locales. Aujourd'hui, une minorité seulement de quartiers résidentiels et de petites rues sont interdites au trafic de transit. Malgré la nomenclature de « hiérarchisation des voiries » établie par la Région en 2002, selon laquelle les voiries locales sont réservées au trafic local, la voie est encore largement ouverte au trafic parasite. Pourtant, grâce à un simple système de sens interdits ou de boucles de circulation, il y aurait moyen facilement (et gratuitement)

dessins en forme de vélo reproduits frénétiquement tous les quinze mètres ne sont pas utiles.

La politique du vélo ne peut se faire à moitié

Bien que maladroits, ces dessins témoignent pourtant des efforts de deux législatures régionales consécutives qui ont mis la politique cyclable à leur agenda. Il faut reconnaître que, depuis dix ans, beaucoup de choses ont été faites. En plus des nombreux marquages au sol, citons le balisage des Itinéraires Cyclables Régionaux, la généralisation des Sens Uniques Limités, les Villo, le renforcement de l'équipe de fonctionnaires, etc. Dans la même lignée, le programme du nouveau gouvernement promet des avancées et des aménagements, notamment sur la petite ceinture, l'avenue Albert, l'avenue Franklin

dynamique ne suffira évidemment pas, il faut changer résolument de paradigme en donnant réellement la priorité aux alternatives à la voiture. Priorité dont le principe figure également en bonne place parmi les promesses de la Région, mais n'est pas appliqué dans les faits. Quel paradoxe : les militants réclament que le gouvernement applique son propre programme...

Les aménagements physiques ne sont évidemment pas tout et de nombreuses mesures annexes viendraient utilement participer à ce changement de paradigme en créant une ambiance et une culture favorable au vélo. En voici quelques-unes, pour l'exemple : le versement obligatoire d'une indemnité aux personnes qui se rendent à vélo au travail et l'obligation d'y offrir un parking sécurisé et une douche ; la prise en considération par la police des plaintes pour vol (aujourd'hui souvent classées sans suite) ; l'installation de parkings vélo dans chaque rue ; etc.

Toutes ces réformes seraient bienvenues. Toutefois, rien ne sert de chercher très loin une solution pour ré-équilibrer le partage de l'espace public. Cinquante années de tout-à-la-voiture ont tant façonné les mentalités et le territoire que les alternatives sont rendues impossibles. L'iniquité est telle qu'il n'y pas d'autre voie que d'ôter des priviléges à la voiture individuelle. Ce n'est qu'en multipliant les sens uniques, en supprimant des bandes de circulation et/ou en éliminant des places de stationnement qu'on trouvera de la place pour des pistes cyclables séparées. Ce n'est qu'à ce prix qu'on libérera Bruxelles.

Pour avoir plus de vélos, il faut un réseau continu de pistes cyclables séparées du trafic.

inouïe, ambitieuse et innovante : « PI-STE-CY-CLA-BLE ». Mais pas des petits bouts de pistes là où ça n'embête ni les autos ni les bourgmestres, non ! Un vrai réseau continu, sûr et confortable. Chaque cycliste connaît plusieurs exemples d'aménagements qui semblent idéaux mais qui s'arrêtent subitement et vous abandonnent dans le chaos d'un carrefour compliqué ou au milieu d'un trafic intense. Si ça ne fait pas (trop) peur aux cyclistes chevronnés, il n'en faut pas plus pour rebuter les novices.

Pour passer à la vitesse supérieure, il faut donc un réseau continu de pistes cyclables confortables et sécurisées, c'est-à-dire des pistes séparées du trafic automobile et surélevées par rapport

d'apaiser la circulation dans des milliers de rues et de les rendre quasi-automatiquement confortables pour les cyclistes. Oui, comme les piétons, les cyclistes peuvent emprunter toutes les voiries locales car ils n'émettent ni bruit ni pollution et provoquent bien peu d'accidents. Le jour où il y aura tellement de cyclistes qu'ils en arriveront à gêner la vie locale des quartiers, il sera temps d'en rediscuter...

Nous insistons : pour répondre au sentiment d'insécurité et au manque de confort, les cyclistes doivent être préservés de l'emprise automobile. Soit en empruntant des rues calmes, soit – dans tous les autres cas – grâce à une piste clairement séparée. Une simple bande cyclable peinte au sol ne fera pas l'affaire. Et les petits

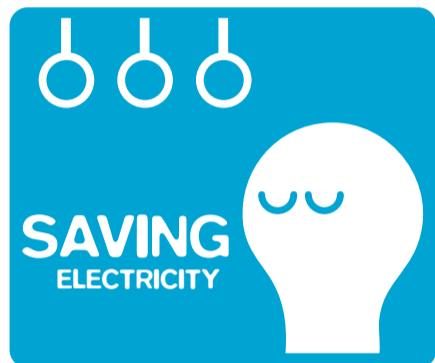
Roosevelt ou le boulevard Mettewie. Face à cette longue liste, quelqu'un d'optimiste pourrait dire que la dynamique est bien engagée ! Nos lecteurs fidèles ne s'étonneront pas : nous ne sommes pas optimistes... Malgré les efforts déployés, on a surtout aménagé des pistes là où c'était facile : dans les rues larges, où l'on n'empêtre ni trop sur le stationnement ni trop sur la fluidité du trafic routier. Il est désespérant de constater que bon nombre des solutions sont énoncées par le gouvernement et même contenues dans les différents plans mais qu'elles ne sont pas appliquées car l'on rechigne à prendre les mesures qui énervent les automobilistes (principalement à l'échelon communal). Prolonger cette

1. ProVelo, Observatoire du vélo en RBC, rapport 2013.

2. ProVelo, Enquête sur les obstacles à l'utilisation du vélo en ville, 2011.

3. Ibid

L'atome en veilleuse



列車内 駅構内 節電中

節電への取り組みにご理解・ご協力をお願ひいたします。
JR東日本・東武・西武・京成・京王・小田急・東急・京急・東京メトロ・相鉄・
新京成・東京都交通局・北総・東葉高速・りんかい線・東京モノレール・埼玉高速・
つくばエクスプレス・箱根登山・江ノ電・多摩モノレール・ゆりかもめ

SOMMAIRE

DOSSIER CENTRES COMMERCIAUX

pp. 2-12

Le centre commercial n'est pas seulement un problème de centre ou de périphérie. Ce dossier montre à quel point il est fondamentalement anti-urbain.

OPÉRATION TIROIR

p. 13

Des habitants victimes d'une opération-tiroir à St-Josse témoignent de leur vécu.

MOBILITÉ

pp. 14-15

Le nombre de cyclistes stagne. Des mesures structurelles sont nécessaires.



Bruxelles en mouvements

est un bimestriel édité par IEB, fédération des comités de quartier et groupes d'habitants. Ce journal est distribué dans une série de lieux 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 notre site pour voir la publication en ligne ainsi que la liste des lieux de dépôt : www.ieb.be

énergétique hésitante et en manque de planification.

La Belgique se trouve de fait dans une situation similaire à celle du Japon suite à l'accident de Fukushima : les autorités Japonaises avaient alors fermé la quasi totalité des réacteurs nucléaires de l'archipel, privant celui-ci de près d'un tiers de sa capacité de production électrique. Comment ce pays s'en était-il sorti ? En important massivement des combustibles fossiles et en faisant tourner à plein ses centrales thermiques. Une solution qui n'en est pas une à long terme, puisque ses sources d'énergie émettent des gaz responsables du réchauffement climatique.

Ce qu'on sait moins, c'est que la crise japonaise a donné lieu à une grande mobilisation citoyenne afin que chacun réduise sa consommation électrique. Les affichages lumineux furent mis en berne, et la consommation de chacun est devenu un véritable enjeu. Maîtriser la demande en énergie, et non la poser comme une évidence, voilà un autre débat, qui doit aussi être mené

aujourd'hui. Il ne s'agit pas de sortir du nucléaire sans poser la question de notre dépendance à l'électricité. Si l'effort concerne les ménages, ceux-ci ne sont pas les seuls concernés : il s'agit de repenser la consommation dans sa globalité (entreprises, transports, etc).

Seule une vraie politique ambitieuse de transformation de la production électrique associée à une véritable réflexion collective sur la consommation permettra de nous faire sortir de notre dépendance à l'atome. Dommage que l'on entende si peu ceux qui prônent un autre modèle, plutôt que ceux qui préfèrent agiter les spectres du « blackout ». Ils présentent le nucléaire comme la seule solution possible alors qu'il est aussi à la source du problème.

1. Comme le note l'APERe, il est faux de dire que rien n'a été fait, même si le secteur du renouvelable demande une vraie refonte du marché électrique. Voir la carte blanche de l'APERe publiée dans *'l'Echo'* du 2 septembre 2014, et disponible sur leur site internet.

MOBILISATION CITOYENNE

Le 18 octobre 2014, Associations 21 organise une journée de mobilisation citoyenne contre la prolifération des mégacentres commerciaux rassemblant des groupes citoyens impliqués dans différentes villes de Wallonie et à Bruxelles. N'hésitez pas à venir nous rejoindre pour le spectacle qui clôturera la journée à la Cité culture à Laeken (Avenue des

Citronniers 61, 1020 Bruxelles) : « La dernière défaillance » de la Compagnie Maritime. « Ah, si la ville avait voulu, Royal Boch aurait continué à être au centre de la ville, son cœur, son poumon, son âme même. Mais face à un centre commercial, ça ne fait pas le poids. »

Réservation obligatoire : info@associations21.org.



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.

