

Ma lune de miel avec Yvan Mayeur (et Paul Magnette)

J'ai récemment eu l'occasion de débattre aux côtés de mon bourgmestre, Yvan Mayeur, à propos de son litigieux piétonnier bruxellois. L'homme étant un dur à cuire, je m'apprêtais à un rude affrontement. Mais quelque chose d'inattendu se produisit ce jour-là : pendant un bref instant, témoignant de « *la haine* » qui s'abat sur lui depuis l'instauration du piétonnier, il laissa entrevoir l'homme qui se cache derrière le politicien... Pour la première fois, je ressentis quelque chose comme de l'empathie pour ce visionnaire, forcé d'imposer « *un changement de paradigme* » écologique et comportemental à coups de menton, face au conservatisme de ses semblables.

Le hasard du calendrier avait fait que ce débat se déroulait au plus fort de la semaine de résistance héroïque opposée par la Région wallonne au reste du monde à propos du CETA – résistance incarnée par Paul Magnette et le Parti Socialiste. Alors que mon cœur vibrait à l'unisson de ces nouveaux hérauts de la démocratie participative, en plein *coming-out* alter-mondialiste et qui redoraient le blason du politique, mon esprit faisait le parallèle avec Mr Mayeur : issu du même parti, il se bat lui aussi seul contre tous. Et l'empathie se transforma en sympathie. Touché par son récit, je me devais de lui donner quelques conseils – étant redevable de celui qu'il m'avait proféré, un jour où je m'étais permis de l'interpeller depuis les rangs du public lors d'un conseil communal : « *Je vous propose de vous présenter aux élections, d'être élu et d'ensuite vous exprimer !* » M'aventurant sur un terrain glissant (la vindicte populaire a rendu l'homme légèrement susceptible voire paranoïaque), c'est avec la plus grande bienveillance que je me permis d'émettre quelques hypothèses sur les raisons de son désamour...

Mon bourgmestre semble avoir besoin de beaucoup d'attention et de reconnaissance. C'est humain. Mais pour l'obtenir, ne devrait-il pas écouter ses concitoyens (au moins faire semblant), comme le camarade Magnette, et désamorcer ainsi la colère qui s'est répandue contre sa méthode ? Car imaginons qu'au lieu de « *poser un acte politique majeur* » au pas de charge, tout en répondant aux mécontents « *Qu'on nous laisse faire !* », il ait pris en compte leur avis, et qu'au lieu de tout faire pour incarner personnellement ce projet, il ait impliqué un maximum de monde dans son élaboration : n'aurait-il pas ainsi profité d'une intelligence collective, créé de l'adhésion, évité une communication incompréhensible et des cafouillages et adaptations à la petite semaine ?

Le *bashing* qu'endure mon bourgmestre provient, pense-t-il, « *de bourgeois bien pensants du sud de Bruxelles* » pour qui la voiture est l'inaliénable mère de toutes les libertés. Mais admettons qu'à mieux tendre l'oreille dans cette pluie de critiques, la réalité s'avère un millipoil moins binaire et qu'on y distingue soudain une diversité de points de vue, émis tant par des habitants et commerçants du centre-ville que par des usagers venus d'autres communes, automobilistes comme cyclistes, issus de toutes catégories sociales, mais ayant en commun de penser que son projet a rendu le Pentagone plus infernal qu'avant... Il se pourrait même qu'on y perçoive les voix d'adeptes de la mobilité douce : des alliés du « *changement de paradigme* », déplorant que celui-ci s'accomplisse sur les grands boulevards alors que les voitures et leur pollution sont renvoyées dans les petites artères voisines, et au prix d'une entrave de la desserte des transports en commun.

Supposons, enfin, que dans le débat public qui fait rage depuis deux ans, « le piétonnier » soit devenu un terme générique englobant un tas d'aspects n'ayant en partie rien à voir avec des questions de mobilité. Que les autorités n'aient rien fait pour dissiper cette confusion, par exemple en déclarant, acculées par la critique, que « le

périmètre du piétonnier ne sera pas réduit mais qu'il y aura une réduction de la zone strictement piétonne ». Qu'il se trouve des Bruxellois craignant que ce périmètre vise avant tout à « *booster l'attractivité touristique* », et dont la vision des précédents piétonniers du centre-ville (artères de chalandise sans âme ni habitants, où la variété des commerces a disparu au profit de grandes chaînes et de franchisés) ou d'autres exemples à l'étranger (le Paris muséifié, la Barcelone acculée à lancer une politique répressive contre le tourisme de masse, etc.) ne rassure guère. Depuis l'instauration du piétonnier, la Ville de Bruxelles ne fait pas grand chose pour contredire ces mauvaises langues : tout-à-l'événementiel sur les boulevards, manifestations politiques détournées, écran publicitaire géant, concession à ClearChannel pour développer de l'affichage digital, suppression des kiosques à journaux, tentative de fermeture d'une baraque à caricoles, privatisation de la place Sainte-Catherine au bénéfice de terrasses de restaurants, interdiction de la consommation d'alcool en rue, élaboration d'un Schéma de développement commercial voulant attirer une « *offre haut de gamme en lien avec la clientèle des touristes/congressistes* », projets d'ouvrir un centre commercial et de transformer la Bourse en *Beer Temple*, béatitude affichée lors de l'ouverture d'un énième Carrefour (ce « *commerce à destination des habitants [qui] correspond bien à la mixité de fonctions qu'on recherche* »), etc. Tout cela n'est-il pas propice à créer la sensation que le « *projet de ville* » de mon bourgmestre s'inscrit prioritairement dans la compétition entre grandes villes dans une économie globalisée ?

J'en étais là dans mes réflexions amicales, lorsqu'il me fit comprendre par ses sarcasmes que j'avais tout faux. Flinguant la partialité de mon analyse, il informa l'assistance que mes rares informations pertinentes étaient à mettre sur le compte d'échevins de sa coalition. Traduction : si « *le changement de paradigme* » est imparfait voire incohérent, c'est de la faute à ses partenaires libéraux. Telle Els Ampe qui veut construire « *plus de tunnels à Bruxelles* », ou Marion Lemesre pour qui « *piétonnier* » rime surtout avec « *touristes chinois* » – ce n'est pas pour rien que la Ville y célèbre désormais le Nouvel An chinois, ou a lancé les opérations *I Shop on Sundays* (afin qu'ils trouvent les magasins ouverts le dimanche) et *You will Love Chinese Shoppers* (pour leur faire connaître Bruxelles comme une « *cool luxury shopping destination* »)... Pauvre Yvan, songeais-je : devoir exercer le pouvoir avec des mandataires aux idées opposées, quel rôle ingrat. C'est donc quelque peu surpris que j'appris, dans la foulée, son souhait de reconduire cette alliance contre nature aux prochaines élections : « *On a pris les risques, on a fait le boulot, on ne va tout de même pas laisser le soin à d'autres de couper les rubans* ». Et patatras ! Voilà que la haute idée que je m'étais faite de la politique, en cette semaine où la Wallonie ne démordait pas de ses principes sociaux et démocratiques, se résumait au final à une vulgaire affaire de coalition.

Quelques jours plus tard, les socialistes francophones (qui déclaraient la veille encore que le temps de la démocratie aurait besoin de plusieurs semaines avant d'arriver à un accord) présentaient soudainement le CETA comme un bon traité. Et ceci « *sans [y] toucher une virgule* », claironnait le Premier ministre Charles Michel, s'envolant rassuré vers la Chine d'où il rapporta un joli trophée : « *Le plus grand parti communiste du monde soutient mes réformes [libérales] et m'encourage à les intensifier.* »

Non seulement mon bourgmestre n'avait pas voulu de mon amour, mais ma boussole politique était à nouveau dérégulée. Si le socialisme est soluble dans le libéralisme, « *le changement de paradigme* » n'est donc pas pour demain ?

Gwenaël Breës

Article paru dans le n°27 de « [Kairos, journal antiproductiviste](#) », novembre-décembre 2016.

De l'art d'enterrer un parking

Les luttes urbaines sont riches d'enseignements. Retour sur celle qui a mobilisé le quartier des Marolles, à Bruxelles, et sa victoire contre la construction d'un parking sous la place du Jeu de Balle. Avec en toile de fond, le très paradoxal « *plus grand piétonnier d'Europe* » flanqué de sa « *route des parkings* »...

Censé permettre « *aux citoyens de se réappropriier l'espace public* »¹, le piétonnier du centre de Bruxelles que des mouvements comme Pic Nic the Streets avaient revendiqué, est devenu, par le miracle de l'inconséquence politique et des accords partitocratiques² (la Ville de Bruxelles est gérée par une coalition socialiste-libérale), un objet paradoxal qui a progressivement transformé ses premiers supporters en ses plus farouches opposants. Car la nouvelle « *zone confort* » mise en œuvre sur les boulevards haussmanniens du centre-ville depuis le 28 juin 2015 crée à ses abords une vaste zone d'inconfort : plutôt qu'instaurer comme annoncé un « *véritable maillage de mobilité multimodal* » basé sur un « *système de boucles* » ayant pour objectif « *de décourager la circulation de transit* »³, le nouveau plan de mobilité du Pentagone (le centre historique de Bruxelles) renvoie le trafic automobile dans des voiries étroites tracées au Moyen-Âge : ce que les habitants, qui subissaient déjà la saturation et la pollution de ces artères aux heures de pointe, appellent le « *mini-ring* » ou « *ring Mayeur* » (du nom du bourgmestre socialiste de Bruxelles). Quant à Els Ampe, l'échevine libérale de la Mobilité, elle n'hésite plus à parler de « *route des parkings* »⁴ car ce « *ring* » est censé relier quatre nouveaux parkings à construire sous des places historiques du Pentagone (1600 places au total) et un parking existant dont la capacité serait doublée (de 500 à 1000 places).

Dès l'annonce du projet, fin 2014, des associations urbaines et des comités d'habitants ont dénoncé cette contradiction consistant à augmenter l'offre de parkings dans le Pentagone (déjà parmi les plus hauts ratios d'Europe) pour piétonniser les boulevards centraux. De la part du bourgmestre, il s'agissait d'une manière toute personnelle d'envisager la lutte contre « *la bronchiolite, première maladie infantile de notre Ville, due au taux de pollution extrêmement élevé dans notre Ville* »⁵, tant le lien entre la possibilité de se garer et le choix de la voiture comme mode de déplacement est devenu évident de nos jours. Ce que n'ont pas manqué de clamer les défenseurs d'une mobilité douce, soulignant que ces 2100 emplacements supplémentaires allaient s'ajouter aux 19.000 déjà existants dans les 34 parkings « *publics* » du centre-ville dont le taux d'occupation est d'à peine 60%. Une meilleure utilisation de ceux-ci serait plus judicieuse, d'autant qu'il existe également des dizaines de milliers de places de parking réservées à des sociétés privées et qui pourraient être rendues accessibles lorsqu'elles sont inoccupées en dehors des heures de travail.

D'un point de vue symbolique, les critiques soulignent depuis un an les réminiscences de cette politique avec la « *bruxellisation* » et le tout-à-l'automobile qui ont défiguré la ville et fait fuir ses habitants entre la moitié des années 1950 et les années 1970. D'un point de vue réglementaire, la contestation porte sur l'impossibilité de contribuer de la sorte à l'objectif du Plan régional de Mobilité de réduire l'utilisation de la voiture individuelle de 20% à l'horizon 2018, ainsi que sur l'absence d'études préalables, de concertation publique et de transparence sur le nouveau plan de mobilité (un point de vue repris par la très officielle Commission régionale de Mobilité⁶). Mais

ce message s'avère difficile à faire passer, le projet de piétonnier étant auréolé d'une sympathique image écologique, et la majorité politique de Bruxelles bien décidée à l'imposer au pas de charge. C'est localement que la fronde a commencé à prendre, autour des places concernées par les projets de nouveaux parkings : Yser, Nouveau Marché aux Grains, Rouppe et Jeu de Balle... Et plus particulièrement autour de cette dernière.

Parking = lifting

La place du Jeu de Balle est un lieu symboliquement chargé. Depuis 1873, elle accueille quotidiennement le Vieux Marché, véritable institution de la vie bruxelloise qui n'est pas seulement un marché d'antiquités et de brocante mais un véritable écosystème basé sur le recyclage, où se pratiquent encore la débrouille et l'économie parallèle. C'est le cœur économique et social du quartier populaire des Marolles (qui compte 40% de logements sociaux). En novembre 2014, la nouvelle d'un projet de parking souterrain s'y est répandue comme de la poudre et a immédiatement été très mal perçue par la plupart des habitants (contrairement aux dires du bourgmestre, assurant qu'ils étaient « *demandeurs* »), amoureux du quartier et clients de son marché venus de tout Bruxelles et bien au-delà pour défendre « leur place ». Pour les marchands et commerçants, la préoccupation première était la problématique du chantier, qui devait durer au bas mot entre 24 et 30 mois, sans qu'on sache ce qu'il allait advenir du marché pendant ce temps. L'échevine des Affaires économiques Marion Lemesre évoquait une délocalisation temporaire sur un espace qui cumulait les inconvénients d'être situé à 500 mètres de là, près du quartier huppé du Sablon et d'avoir une superficie bien moindre (nécessitant donc d'opérer une sélection entre les marchands pendant la durée du chantier). Sa collègue de la Mobilité assurait au contraire que le marché pourrait continuer pendant les travaux grâce à la technique de construction par « *petits trous* », qui en laissa plus d'un sceptique – notamment les commerçants voyant la faillite arriver.

Certains tenaient avant tout aux pavés de la place, que de précédentes batailles avaient permis de conserver. D'autres s'offusquaient de pareille confiscation de l'espace public, s'agissant en l'espèce de le concéder à des investisseurs privés (pour une durée de 35 ans) à qui il incomberait en outre d'élaborer et réaliser son réaménagement. Et tous comprenaient immédiatement à quel type de projet urbain cela correspondait, s'alarmant du risque de basculement d'un des rares espaces centraux encore relativement préservé de la gentrification. Ils se montraient attachés à cette place telle qu'elle est, craignant de la voir dénaturée et défigurée. « *Cette place est en mauvais état. Ce sera aussi l'occasion de la restaurer* », disait l'échevine de la Mobilité, annonçant un « *lifting* » qui permettrait d'en supprimer les bosses. Et comme du lifting physique au lifting social il n'y a qu'un pas, l'opération « *permettra aussi d'attirer des riverains avec une meilleure capacité contributive* », avait renchéri sa collègue des Affaires économiques, confirmant les inquiétudes.

Une mobilisation spontanée

Contrastant avec cet émoi populaire, l'inertie des nombreuses associations locales fut remarquable : aucune d'entre elles ne prit l'initiative d'organiser une quelconque action ou réunion. Quant à la Platform Pentagone, constituée quelques semaines plus tôt à l'initiative d'associations de défense de l'environnement urbain¹⁰, sa charte était trop portée sur la mobilité douce pour qu'elle puisse fédérer des gens issus d'horizons aussi différents.

Quelques jours après l'annonce officielle de la Ville, de premières affichettes anti-parking avaient fait leur apparition. Plusieurs projets de pétitions circulaient. Deux

groupes de discussion avaient vu le jour sur les réseaux sociaux et c'est par leur biais qu'une réunion s'organisa d'urgence : le 25 novembre, 150 personnes d'horizons très différents avaient répondu à l'appel. Comprenant l'intérêt de s'unir au-delà de leurs différences, elles réussirent à se trouver un dénominateur commun : « *la défense du caractère populaire et de la diversité sociale du quartier, de son marché aux puces et de l'économie qui y est liée, contre tout projet qui leur porterait atteinte* »¹¹. Une pétition fut écrite le soir-même, imprimée et mise en ligne le lendemain. Son succès fut instantané : en cinq jours, elle avait recueilli 13.000 signatures. La médiatisation était grande et des milliers de personnes manifestaient leur indignation via les réseaux sociaux.

La Plateforme Marolles était née. Bien qu'assumant ne pas avoir le monopole de cette bataille, elle allait y jouer un rôle de locomotive. Le 30 novembre, elle organisa une première action en forme de clin d'œil à la Bataille des Marolles où, le en 1969, les habitants enterraient symboliquement le Promoteur Immobilier et sa fidèle épouse la Bureaucratie face à la menace d'expropriations massives prévues pour agrandir le Palais de Justice : « *Aujourd'hui encore, les Marolliens se mobilisent et sont bien décidés à faire reculer cette nouvelle attaque contre leur quartier.* »¹² En parallèle, le festival « Touche pas à mon Jeu de Balle ! » anima la place pendant 24 heures, jusqu'à l'heure de la réunion du Conseil communal censée entériner le plan de mobilité et le cahier des charges des nouveaux parkings. En dépit de cette mobilisation rapide, forte et déterminée, les élus adoptèrent l'ensemble du plan le 1^{er} décembre, majorité contre opposition. Mais la séance fut interrompue dans un chahut total, le bourgmestre et ses échevins devant fuir la salle sous les quolibets de 300 personnes hostiles (scène très inhabituelle en ces lieux).

S'organiser pour durer

Malgré la crainte d'une partie des habitants que cette décision soit immuable, la mobilisation s'intensifia dès le lendemain. Site web, campagne d'affichage, banderoles, communiqués de presse, présence quotidienne avec la pétition sur le Vieux Marché, soupes populaires, cagnottes de soutien... Dans un premier temps, politiques et journalistes suspectaient ce mouvement largement spontané d'être tour à tour manipulé par le Parti du Travail de Belgique ou par Ecolo, constitué uniquement de bobos français, etc. Il fallu attendre le 8 décembre pour que ce genre de propos cesse : ce soir-là, sous l'œil des journalistes, l'échevine de la Mobilité était venue expliquer les bienfaits de son parking dans un bar des Marolles où elle se trouva confrontée à 300 habitants extrêmement remontés contre son projet.

La Plateforme Marolles se focalisa sur l'abandon du parking Jeu de Balle, ce qui lui permit de fédérer largement dans le quartier, sans que cela ne l'empêche de critiquer le plan de mobilité dans son ensemble, ni de marquer sa solidarité envers les trois autres quartiers menacés par des parkings, avec qui des liens furent créés. Un travail juridique fut ainsi mené avec d'autres associations et comités, il déboucha sur l'introduction d'un recours en annulation au Conseil d'État contre l'ensemble du plan de mobilité (toujours en cours à l'heure d'écrire ces lignes). Le noyau dur de la mobilisation était constitué d'une cinquantaine de personnes, qui ne se seraient probablement pas rencontrées sans ce projet de parking et ont pourtant réussi à s'unir joyeusement autour d'un slogan : « *No parking, no lifting, no bling bling* ». La Plateforme s'organisa autour des réunions hebdomadaires de son groupe de coordination (constitué d'individus ayant une relation d'appartenance au quartier, ainsi que de trois associations : un groupement de commerçants, une union de locataires et une organisation d'amis du Vieux Marché) ; d'assemblées ouvertes organisées dans différents cafés autour de la place ; de réunions uniquement avec des échoppiers (pour répondre à leurs horaires

de travail spécifiques et à l'absence d'organisation les représentant) ; de groupes de travail autour de thèmes précis (ouverts à toute personne le souhaitant)...

Ainsi, le groupe diffusion s'occupa de faire circuler la pétition dans tout le quartier, mais aussi de concevoir, imprimer et diffuser les affiches qui fleurirent dans les vitrines des commerces et aux fenêtres des habitants malgré les menaces d'amendes proférées par la Ville. Le Comité des fêtes s'occupa, pour sa part, des activités et actions, dont le « Cortège pacifique et triomphal du Roi des brots, délégué des Marolles », qui alla remettre en fanfare la pétition à l'Hôtel de Ville le 18 décembre – en 22 jours, elle avait recueilli 23.336 signatures.

De son côté, le groupe patrimoine de la plateforme élaborera avec l'association Pétitions-Patrimoine une seconde pétition, légale cette fois, qui fut remise le 20 janvier 2015, activant un droit démocratique permettant de demander au Gouvernement régional l'ouverture d'une procédure de classement. En l'occurrence, le classement comme site de l'ensemble de l'espace public de la place du Jeu de Balle, ainsi que de plusieurs bâtiments qui s'y trouvent et de l'ancien abri anti-aérien situé dans son sous-sol. Au Ministre-Président de la Région, leur reprochant par voie de presse de procéder à une

« *instrumentalisation du patrimoine pour contrer un projet* »¹³, la Plateforme Marolles et

Pétitions-Patrimoine répondirent dans une carte blanche¹⁴ que « *l'une de leurs principales motivations est justement la préservation de cette place historique et [qu'ils] ne voient aucune raison de ne pas poser le débat sur ce terrain. [...] Ni cette place ni son marché quotidien ne sortiront indemnes d'un long chantier de bétonisation du sous-sol et d'un réaménagement de la surface (la Ville de Bruxelles veut d'ailleurs confier la conception de l'espace public à une société de parking !). Un parking souterrain nécessiterait la création de diverses trémies, ascenseurs et cheminées d'aération qui défigureraient l'attrait historique et esthétique de la place.* »

Entre soulagement et amertume, une victoire à célébrer

Cette procédure de classement, après avoir été bloquée une première fois pour « raisons administratives », est toujours en cours à l'heure actuelle. Le 2 février, quinze jours après son déclenchement, elle fait dire à l'échevine de la Mobilité qu'elle a compris la

critique et qu'elle ne touchera pas au « *caractère* » de cette place légendaire¹⁵... tout en maintenant sa volonté d'y construire un parking. Trois semaines plus tard, le 26 février, la Ville annonce l'abandon total du projet de parking ! Dans le quartier, l'heure est bien entendue au soulagement. Mais au-delà de la victoire, apparaissent très

vite les effets pervers des « *solutions alternatives* » de la Ville¹⁶, impliquant d'une part le déplacement du site de stationnement des échoppiers du Vieux Marché, et de l'autre, le déplacement du projet de parking à 500 mètres de là... Pour les habitants des 151 appartements de l'immeuble de logement social des Brigittines, déjà en bien mauvais état, cela suppose le creusement d'un parking d'environ 400 places sous leurs pieds, les privant au passage du seul espace de jeu pour leurs enfants. Aux yeux de la Plateforme Marolles, cette « *solution* » improvisée en deux jours, sans aucune étude, témoigne de l'incroyable capacité des autorités à prendre des décisions à la hussarde (malgré l'impact très concret qu'elles impliquent pour la vie des habitants, lesquels apprennent la nouvelle par la presse), mais aussi leur entêtement à encourager l'usage de la voiture – d'autant plus incompréhensible que ce nouveau parking serait localisé à 300 mètres à peine de la place Rouppe où la Ville projette aussi de creuser un parking de 400 places, et à 600 mètres du parking Sablon-Poelaert dont elle a décidé de doubler la capacité (1000 places)¹⁷.

La manière dont le parking Jeu de Balle a été abandonné est symptomatique du traitement que la Ville de Bruxelles a réservé à la Plateforme Marolles pendant ces quatre mois de bataille. Quand la Ville prétend que le parking Brigittines ne fait pas partie de son plan de mobilité mais vise à résoudre des problèmes spécifiques aux Marolles, la Plateforme lui rappelle les décisions officielles qui contredisent cette assertion (en ce compris le cahier des charges du parking expliquant qu'il s'adressera à la clientèle des automobilistes empruntant le « mini-ring ») servant à protéger le piétonnier et le plan de mobilité de la levée de boucliers provoquée par le projet de parking au Jeu de Balle. Quand la Ville présente le stationnement des camions des échoppiers comme l'un des problèmes majeurs de mobilité à résoudre, la Plateforme rappelle qu'aucun de ses parkings n'est conçu pour le régler : le coût de l'emplacement est trop cher et la hauteur des trémies d'accès (2 mètres) ne permet pas à ces véhicules (3 mètres) d'y pénétrer. Quand la Ville parle de « *solutions alternatives* », la Plateforme répète sa demande d'objectiver les « *problèmes* » et sa proposition de lancer « *une véritable concertation avec tous les acteurs du quartier, afin de se mettre d'accord sur la nature de ces problèmes et d'explorer les différentes possibilités de les résoudre.* »¹⁸ Enfin, quand le bourgmestre présente sa décision comme « *une solution entre Marolliens* »¹⁹ étant le fruit d'une « *concertation* »²⁰, les membres de la Plateforme s'étranglent. Bien sûr, le bourgmestre n'a pas organisé la vaste concertation que souhaitait la Plateforme, mais il s'est contenté de se « *concerter* » avec la présidente d'une association des Marolles, proche de son parti, avec qui il entretient par ailleurs des liens de camaraderie syndicale et à qui il a fourni, lorsqu'il était président du CPAS, un appartement public et un rez-de-chaussée commercial en dehors des règles d'attribution²¹. En somme, tout sauf une opposante. Le concours apporté par cette association, dont l'objet social est de « *développer la participation des habitants aux décisions relatives au développement urbain* »²², permet au bourgmestre de parler de « *concertation* » et, par son truchement, de dénier toute légitimité à la Plateforme Marolles, qui se voit reprocher dans un communiqué de presse ses « *slogans simplificateurs* » et ses « *messages musclés* »²³ opposant un « non » catégorique au parking – une critique surprenante, émanant d'une association née suite à la Bataille des Marolles de 1969... qui avait emporté la victoire autour d'un mot d'ordre simple : « non » !

Face à ces manœuvres, la Plateforme Marolles se contenta de rendre hommage à la mobilisation exemplaire qui a permis d'obtenir l'abandon du parking Jeu de Balle. Même si, en réalité, des doutes existaient dès le départ sur les intentions de la Ville dans ce dossier. Il n'avait pas échappé aux observateurs que la majorité bruxelloise laissa apparaître des contradictions et qu'il existait des nuances entre l'approche de l'échevine libérale de la Mobilité et celle du bourgmestre socialiste, qui risquait gros électoralement parlant en s'attaquant à ce quartier. Le parking Jeu de Balle était-il voulu par les libéraux et non par les socialistes ? Était-il pensé comme un épouvantail permettant de faire diversion pour mieux protéger le projet de piétonnier cher au bourgmestre ? On ne connaîtra probablement jamais le fin mot de l'histoire, mais les opposants eurent parfois l'impression de jouer dans une pièce dont ils ne maîtrisaient pas tous les tenants et aboutissants. Qu'à cela ne tienne, sans résistance le projet se serait peut-être concrétisé. Pour la Plateforme, il était donc important de saluer ce succès qui dément la croyance trop répandue selon laquelle on ne change pas une décision politique. Les mobilisations populaires débouchant sur une victoire dans des questions d'urbanisme sont trop rares pour ne pas s'en réjouir. La Plateforme célébra donc l'enterrement du projet de parking par une semaine de festivités, en fait prévue et préparée depuis plusieurs semaines par le Comité des fêtes, initialement dans l'idée de soutenir la demande de classement de la place et de continuer la mobilisation. L'occasion en était l'anniversaire des 142 ans de présence du Vieux Marché sur la place

du Jeu de Balle : du 15 au 21 mars, bal, concerts, cinéma, lectures, débats, ateliers, stands, écoutes sonores, balades et expositions se succédèrent dans tout le quartier, pour se clôturer avec un Carnaval sauvage.

Rebondir

Un mois après la fête, la Plateforme Marolles se posa la question de poursuivre ou non son existence. Elle décida de ne pas se constituer en personne morale ni de s'occuper de toutes les affaires du quartier, mais bien de rester active pour soutenir les procédures entamées, assurer le suivi sur les questions de mobilité et maintenir la vigilance contre les velléités de transformation du quartier. Les représailles subies par un habitant du quartier, menacé de devoir quitter son logement communal suite à son implication dans la Plateforme²⁴, contribuèrent à rendre ses membres conscients de l'importance de garder des liens de solidarité. Bien sûr, une partie des habitants considérèrent que le danger s'était écarté de leur quartier, mais d'autres estimèrent que c'était l'occasion d'amorcer un déplacement de la mobilisation vers les enjeux plus larges de la piétonnisation des boulevards centraux, du plan de mobilité et des autres lieux menacés par des projets de parkings souterrains. Certains allèrent donc prêter main forte aux habitants des Brigittines (qui avaient commencé à s'organiser contre le parking projeté sous leur immeuble), ou s'investir dans la Platform Pentagone en contribuant à organiser celle-ci de manière plus fédératrice et davantage ancrée sur le terrain. Un partage d'expériences qui ne pouvait être qu'intéressant, la Platform Pentagone ayant été initiée par des structures professionnalisées tandis que la Plateforme Marolles ne repose que sur des bénévoles.

La Platform Pentagone s'est ainsi ouverte à de nouveaux membres (habitants, comités de quartiers, associations, commerçants), autour d'une nouvelle charte plus inclusive et pointant cette fois le paradoxe de ce piétonnier à l'origine d'un plan de mobilité fondamentalement pro-voiture²⁵. Pour une partie des membres de la Platform Pentagone, favorables au principe de piétonnisation du centre-ville – qu'ils avaient d'ailleurs revendiqué bien avant que les autorités ne s'en emparent à des fins de *city marketing* –, la critique du piétonnier était jusqu'alors difficile à exprimer. Mais il a fallu se rendre à l'évidence : les desseins politiques de ce projet sont à présent davantage tournés vers le tourisme que la qualité de vie des habitants, plus néolibéraux qu'écologiques, commerciaux que conviviaux, événementiels que culturels²⁶. Certains n'hésitent plus à dénoncer une « disneylandification » visant ouvertement à transformer la place De Brouckère en « *Times Square* »²⁷ et la Bourse en « *New Beer Temple* » ; à attirer de nouveaux habitants issus de la « *classe créative* » ; à « *upgrader l'offre commerciale* » en remplaçant « le bas de gamme » par une « *offre haut de gamme en lien avec la clientèle des touristes/congressistes* » et par « *des commerces d'achats d'impulsions* » ; à augmenter « *l'attractivité* » du « *nouveau cœur de ville* »²⁸ en incitant à l'ouverture des commerces le dimanche ou en mettant sur pieds un programme d'accueil des touristes chinois ; à dégrader la desserte de bus tout en laissant passer les taxis ; etc. Pour s'y opposer, la Platform Pentagone a fait le pari d'une critique « positive » : « oui » à un espace public partagé, à une offre commerciale variée, à l'amélioration de la qualité de l'air et de la santé des habitants, à une mobilité renforçant les transports en commun et les modes actifs de déplacement, à des logements accessibles dans tout le périmètre du projet, à une véritable concertation...

De la complexité de critiquer un piétonnier

Mais la tâche de créer un rapport de force permettant de changer le cours des choses est bien plus ardue pour la Platform Pentagone que pour la Plateforme Marolles. Question

d'échelles et de spécificités territoriales : les liens de proximité et de solidarité existant dans les Marolles sont incomparables à ceux d'autres quartiers et non reproductibles à une zone aussi large que le Pentagone. Question de complexité des enjeux : les effets d'un parking souterrain sont plus facilement perceptibles que ceux d'un plan de mobilité articulé autour d'un piétonnier. Question de posture idéologique, aussi : si la critique d'un parking semble directement « progressiste », l'opposition à un piétonnier paraît « réactionnaire » au premier abord. Le projet d'un piétonnier couplé à un « mini-ring » et à des parkings est en ce sens d'une perversité redoutable. La confusion ainsi créée est d'autant plus forte que le projet a été mis en pratique pour une période test de huit mois, laissant penser que la Ville pourrait revenir sur certains principes fondateurs au terme de cette phase, alors que son intention est de procéder tout au plus à des aménagements mineurs. De plus, cette période test a été entamée à la veille des grandes vacances. Les premières impressions des Bruxellois, positives comme négatives, se basent donc sur une vision tronquée du projet : le « ring Mayeur » est forcément moins embouteillé pendant les congés d'été, la simplicité actuelle de l'aménagement du piétonnier ne préfigure en rien ce à quoi il ressemblera

lorsque les pouvoirs publics y auront injecté 20 millions d'euros²⁹, etc. Depuis le début de la période test, la contestation s'est certes élargie mais autour d'un spectre si large qu'elle peut ressembler à une alliance contre-nature de mécontents disant tout et son contraire. Dans le débat public, les voix critiques qui se sont ajoutées à celle de la Platform Pentagone sont par exemple celles de personnes opposées au principe même d'un piétonnier, ou qui réprochent la population bigarrée le fréquentant et revendiquent avant tout plus de contrôle social. Les médias et les réseaux sociaux contribuent hélas à amplifier ce brouillard, lequel résulte notamment de la précipitation de la Ville (dictée par l'agenda électoral) et de sa volonté d'éviter un véritable processus de concertation et de participation³⁰.

Mais tout n'est pas encore joué. Après le retour des vacances, le « mini-ring » va être réellement éprouvé. Les concessions des parkings doivent encore être attribuées. Et les travaux d'aménagement définitifs du piétonnier n'ont pas démarré. Dans l'immédiat, pour parvenir à modifier les projets de la Ville, le principal défi de la Platform Pentagone est de créer davantage d'alliances tout rendant audibles ses revendications dans le brouhaha de mécontentements et de louanges qui pleut sur le piétonnier. Pour la Plateforme Marolles, initialement constituée pour obtenir l'abandon d'un projet désormais caduc, l'enjeu à long terme est plutôt de préserver et d'entretenir l'important réseau de solidarité local qui s'est constitué pendant ces quatre mois de bataille... tout en évitant, soit la disparition pure et simple, soit une institutionnalisation qui risquerait de l'amener – comme d'autres avant elle – à ne pas se réveiller lorsqu'un prochain danger viendrait menacer le quartier.

• Gwenaël Breës

Article paru dans le n°1 de la revue bisannuelle « [Dérivations](#) ».

Notes

1 « Un nouveau cœur pour Bruxelles », Ville de Bruxelles, dossier de presse du 31/01/2014.

2 « Le 'nouveau cœur' de Bruxelles va-t-il lui faire perdre son âme ? », Gwenaël Breës, 24/11/2015, www.bruxelles-capitale.org.

3 « Un nouveau cœur pour Bruxelles », Ville de Bruxelles, dossier de presse du 31/01/2014.

4 Expression provenant du cahier des charges du parking Brigittines.

- 5 Yvan Mayeur au Conseil communal de Bruxelles, 09/03/2015.
- 6 « Avis sur le plan de mobilité du Pentagone », 23/02/2015.
- 7 Selon les propos d'Els Ampe faisant référence à la « Méthode Stross », répétés dans différentes interventions, notamment à Télé Bruxelles le 21/11/2014 ou lors du Conseil communal du 09/02/2015.
- 8 « Le centre en chantier jusqu'en 2018 », Le Soir, 08/11/2014.
- 9 Marion Lemesre au Conseil communal, 17/11/2014.
- 10 Atelier de Recherche et d'action Urbaines, Brusselse Raad voor het Leefmilieu et Inter-Environnement Bruxelles.
- 11 Présentation de la Plateforme Marolles, www.plateforme-marolles.be.
- 12 Communiqué de presse de la Plateforme Marolles, 30/11/2014.
- 13 Rudi Vervoort dans « Le parking Jeu de Balle a du plomb dans l'aile », « La Dernière Heure », 22/01/2015.
- 14 « Personne ne penserait un jour à démonter l'Atomium, vraiment ? », carte blanche parue le 04/02/2015 sur le site du « Soir ».
- 15 « Ampe: 'Niet raken aan Vossenplein' », BrusselNieuws, 02/02/2015.
- 16 Communiqué de presse d'Yvan Mayeur, 26/02/2015.
- 17 « Abandon du parking sous la place du Jeu de Balle : une bonne décision, mais de mauvaises *solutions alternatives* », communiqué de presse de la Plateforme Marolles, 09/03/2015.
- 18 Lettre de la Plateforme Marolles remise à la Ville de Bruxelles, le 18/12/2014, en même temps que la pétition.
- 19 Yvan Mayeur sur Twitter le 27/02/2015 et sur Télé Bruxelles le 15/03/2015.
- 20 Yvan Mayeur sur Twitter, 26/02 et 15/03/2015.
- 21 « Quand la Ville dort (ou l'attribution des logements communaux expliquée aux Marolliens) », Gwenaël Breës, 17/05/2015, www.bruxelles-capitale.org.
- 22 Extrait de l'objet social de l'ASBL Comité général d'action des Marolles (CGAM).
- 23 Communiqué de presse du Comité général d'action des Marolles (CGAM), lors de la conférence de presse conjointe avec Yvan Mayeur, 26/2/2015.
- 24 « Comptes et règlements de comptes 'à la marollienne' ? », Gwenaël Breës, 27/04/2015, www.bruxelles-capitale.org.
- 25 Charte de la Platform Pentagone, www.platformpentagone.be.
- 26 « Petit bréviaire de novlangue piétonnisante », Gwenaël Breës dans le n°19 de « Kairos », avril-mai 2015, article consultable sur www.bruxelles-capitale.org.
- 27 « Yvan Mayeur: 'Un Times Square au centre de Bruxelles' », La Libre Belgique, 13/12/2013.
- 28 Citations extraites du dossier de presse de « Présentation des résultats du Schéma de développement commercial et du web observatoire du commerce », 27/03/2015, sur le site de l'échevine des Affaires économiques, www.marionlemesre.be.
- 29 Via une aide de Beliris (État fédéral).
- 30 « On ne vous répondra pas, ce n'est pas le sujet de la soirée », Gwenaël Breës dans le n°17 de « Kairos », janvier-février 2015, article consultable sur www.bruxelles-capitale.org.

Petit bréviaire de novlangue piétonnisante

Sous l'apparence sympathique de permettre « *aux citoyens de se réapproprier l'espace public* », le piétonnier que de nombreux Bruxellois avaient appelé de leurs vœux s'est transformé en projet de parc-à-thèmes flanqué de sa « *route des parkings* ».

Au fil des plans et annonces qui se succèdent depuis plus d'un an, les desseins de la

Ville de Bruxelles pour la naissance d'un « *nouveau cœur* » urbain (« *BXL.Heart* ») se précisent. Les boulevards centraux sont voués à devenir « *une succession de places et placettes* » avec d'un côté, la place De Brouckère redessinée en « *agora* » (aussi appelée « *Times Square* ») et de l'autre, la place Fontainas en « *jardin* ». Entre les deux : l'espace situé devant l'actuel Centre administratif se métamorphoserait en « *foyer* », la place de la Bourse en « *théâtre urbain* » et l'immeuble de la Bourse en « *New Beer Temple* ». Le ton est donné : dans l'auto-proclamée « *plus grande zone piétonne d'Europe* », ce sera « *Plaisirs d'Hiver* » toute l'année.

Les transports en commun seront déviés de cette « *zone confort* », mais un petit train électrique permettra aux touristes d'y circuler et des taxis de rejoindre le casino.

Pour parfaire ce plan de lutte contre « *la bronchiolite, première maladie infantile de notre Ville, dûe au taux de pollution extrêmement élevé dans notre Ville* », le Mayor et son Collège veulent construire quatre nouveaux parkings souterrains sous des places historiques. Ils seront concédés pour une durée de 35 ans à des investisseurs privés à qui il incombera d'élaborer et réaliser le réaménagement des espaces publics. À ceux qui s'étonnent de ce projet en contradiction avec la suroffre de places de stationnement dans le périmètre et avec le Plan régional de Mobilité (qui vise à réduire l'utilisation de la voiture individuelle de 20% à l'horizon 2018), on rappellera que le Ministre régional de la Mobilité est aussi élu à Bruxelles-Ville et qu'il défend ces mesures négociées entre les partis de la majorité communale. Rien d'étonnant donc à ce que la Région mette son stand au MIPIM de Cannes (le marché international de la promotion immobilière) à disposition de la Ville pour y promouvoir son projet, baptisé pour l'occasion « *BXL.Park* ».

Autour de la « *zone confort* » : une « *boucle de desserte* » automobile, prompte à saturer des artères habitées et pour certaines déjà complètement embouteillées aux heures de pointe. Si le Mayor s'offusque du vocable de « *mini-ring* », son Échevine de la Mobilité n'hésite pas, elle, à parler de « *route des parkings* ». Elle demande d'ailleurs « *aux gens qui n'ont pas de voitures d'être solidaires avec ceux qui en ont une* », et précise ainsi sa pensée : « *Nous essayons que les automobilistes qui pénètrent dans le Pentagone évitent au maximum les quartiers résidentiels* ». Les habitants du Pentagone, eux, peuvent subir la « *zone d'inconfort* » et sa pollution automobile...

Mini-ring, parkings... et bling-bling

L'Échevine des Affaires économiques, elle, voit ces parkings comme l'opportunité d'accroître « *l'attractivité des logements, avec pour conséquence éventuelle l'arrivée d'habitants à meilleure capacité contributive* », et le piétonnier comme « *un plan de redéploiement économique* » permettant de « *booster le cœur de ville* ». Au programme : étendre l'autorisation d'ouverture dominicale des commerces, « *upgrader l'offre commerciale* » en attirant « *des enseignes de qualité* » et en décourageant « *le bas de gamme* » – ce qui sera fait notamment par le non renouvellement de certains baux commerciaux de rez-de-chaussées appartenant à la Ville, ou encore par l'interdiction de mener une activité horeca à certains endroits...

La Ville veut agir, car les commerces du centre-ville sont menacés par Neo, ce vaste projet de transformation du plateau du Heysel en centre d'affaires, de loisirs et de commerce, qui a été initié... par la Ville, sous forme d'un partenariat public-privé des plus opaques. L'avènement de Neo, avec son centre commercial de 70.000 m², ses bureaux et ses parkings, se solderait par une perte de clientèle de 23% pour les commerces du centre. C'est du moins le résultat d'une étude commanditée par la Ville à un consultant privé spécialisé dans le « *geomarketing* »... qui a aussi travaillé pour Neo.

L'Échevine des Affaires économiques, opposée à Neo lorsqu'elle siégeait dans l'opposition, le défend aujourd'hui « *par cohérence politique* ». Gênée aux entournures, elle veut éviter de construire « *un succès qui se baserait sur l'effondrement du cœur de ville* ». Remède préconisé : spécialiser les « *noyaux commerciaux* » en leur donnant de « *nouvelles identités* ». Ainsi, la rue Neuve deviendrait la « *High street belge n°1* » attirant notamment « *des concepts de magasins voués à une marque (ex. : Disney)* » ; la place De Brouckère un « *cœur créatif moderne d'interconnexion* » avec « *pop up store permanent axé sur les innovations* », « *bornes de réalités augmentées* » et « *logements pour classe créative* » ; le boulevard Adolphe Max jouerait la carte d'une « *offre haut de gamme en lien avec la clientèle des touristes/congressistes* » ; le boulevard Anspach accueillerait « *des commerces d'achats d'impulsions* », etc.

Adieu simples troquets, artisans, bouquinistes, épiceries, pharmacies, night-shops et autres commerces de proximité ? Place au « *centre commercial en plein air* » ? Ceux qui craignaient une « *disneylandification* » du centre-ville ne croyaient pas si bien dire.

Un Mayor « qui ose »

Derrière l'affirmation martelée en boucle qu'il faut avoir « *une vision* » et « *des ambitions* » pour la ville, et que celles-ci doivent « *profiter en premier lieu aux habitants* », la « *cohérence* » qui émerge des plans de la Ville est plutôt celle d'un urbanisme déterminé par le tourisme et le « *benchmark international* ».

Le Collège peine ainsi à justifier que ses plans n'aient fait l'objet d'aucune étude d'incidences ni enquête publique, qu'ils soient si peu concertés avec ses services administratifs et contradictoires avec d'autres plans de la Ville encore en cours d'exécution comme certains Contrats de quartier. Quant au « *processus participatif* » mis en place, il se contente « *d'informer pour garantir l'adhésion* » des habitants.

« *Je sais que ce plan fait peur. C'est normal, parce que c'est nouveau et quand c'est nouveau, ça fait peur* », répète à l'envi l'Échevine de la Mobilité pour expliquer les nombreuses critiques auxquelles elle doit faire face. Mais en fait de « *modernité* » et d'« *innovation* », le système qui permet l'éclosion de ces projets est une banale réplique du modèle de gouvernance néo-libérale, promu au rang d'horizon indépassable de la démocratie locale.

Lorsqu'on y regarde de plus près, ce système a aussi quelque chose de moyenâgeux. Il faut assister à un Conseil communal à Bruxelles-Ville pour observer à quel point le Mayor et ses Échevins, assis dans leurs fauteuils cossus sous les lambris dorés de la salle du Conseil, méprisent tout questionnement ou critique émis envers leurs projets. « *Le pouvoir, c'est de ne pas partager toute l'information et de la garder pour soi* », dit le Mayor en réponse à une question d'élus de l'opposition... Élus auxquels il arrive de ne recevoir l'ordre du jour complet d'un Conseil communal que quelques jours avant sa tenue, voire des documents juridiques importants et complexes le jour-même de leur mise au vote.

Il faut le voir pour le croire. Voir le Mayor brandir le résultat d'une étude confiée à un bureau privé qui n'a de « *participative* » que le nom, et affirmer, sous le feu des critiques, qu'il bénéficie d'un large soutien de la population. Voir les membres de sa Cour gloser sur les questions des conseillers communaux, qu'ils écoutent à peine, trop occupés qu'ils sont à surfer sur leur Smartphone ou à ricaner entre eux. Les voir évacuer les questions gênantes sans y répondre, tout en prétendant y avoir « *déjà répondu* », ou prétendre que des études sont publiques alors qu'elles sont secrètes... voire inexistantes. Voir encore le Mayor crier sur les citoyens mécontents, confinés

dans un minuscule espace au fond de la salle, qu'ils ont juste le droit de se taire, « de se présenter aux élections, d'être candidats, d'être élus et d'ensuite s'exprimer » ! Une phrase cocasse pour un Bourgmestre non élu. Car ce mandataire peu populaire ne doit sa nomination qu'à sa soif de pouvoir et au stratagème de son parti qui l'a hissé dans ce fauteuil à la place de son prédécesseur, jugé trop vieux, en échange d'une retraite dorée. Ce dernier a été recasé aux manettes de... Neo.

Gwenaël Breës

Article paru dans le n°19 de « [Kairos](#), journal antiproductiviste pour une société décente ».

Le « nouveau cœur » de Bruxelles va-t-il lui faire perdre son âme ?

C'est désormais officiel. Le grand projet de piétonisation des boulevards du centre, cher à la majorité socialiste-libérale de Bruxelles-Ville, a donc un revers : il va provoquer la création d'un mini-ring et de quatre parkings dans le Pentagone. Des années de chantier en perspective pour un résultat qui est de nature à chambouler la vie sociale et commerçante de plusieurs quartiers centraux, dont les Marolles. Comme aux pires heures de l'urbanisme bruxellois...

Les socialistes bruxellois, menés par le bourgmestre Yvan Mayeur, avaient fait de la piétonisation des boulevards du centre le dossier emblématique de la législature en cours. Dans le projet dévoilé en janvier 2014, la Ville dévoilait son intention de transformer les « boulevards en une succession de places » pour créer « un nouveau cœur pour Bruxelles » et permettre « aux citoyens de se réapproprier l'espace public » (« [Un nouveau cœur pour Bruxelles](#) », Ville de Bruxelles, dossier de presse du 31/01/2014.)). « Une approche innovante » censée « profiter en premier lieu aux habitants de ces quartiers » (« [Un nouveau cœur pour Bruxelles](#) », Ville de Bruxelles, dossier de presse du 31/01/2014.)).

En termes d'accessibilité, la Ville annonçait l'instauration d'un « véritable maillage de mobilité multimodal » et plus précisément d'un « système de boucles » dont l'objectif était « de décourager la circulation de transit en la déviant vers la Petite Ceinture, d'acheminer de façon plus fluide la circulation de destination et de libérer l'espace pour les piétons et les cyclistes » (« [Un nouveau cœur pour Bruxelles](#) », Ville de Bruxelles, dossier de presse du 31/01/2014.)).

En somme, il s'agissait d'un gros projet, dans l'air du temps, moderne, écologique et tout et tout... bref, digne de faire entrer un bourgmestre dans l'Histoire. Peut-être qu'un jour, Bruxellois et touristes allaient flâner sur la place Yvan Mayeur, à côté de la place De Brouckère que ce jeune et grand visionnaire avait appelé à devenir rien moins que « le Times Square de Bruxelles » (« [Yvan Mayeur: « Un Times Square au centre de Bruxelles](#) », La Libre Belgique, 13/12/2013.)).

À la Ville, ça marchande comme à la brocante

Mais c'était sans compter sur les partenaires libéraux de la majorité bruxelloise. Ceux-ci, dont leurs électeurs aimaient paraît-il se déplacer en voiture, avaient besoin d'une compensation pour avaler la couleuvre socialiste. Ils avaient ainsi obtenu une jolie

sucette : à l'initiative d'Els Ampe, échevine OpenVLD de la Mobilité, des Travaux Publics et du Parc automobile, le Collège de Bruxelles-Ville décida de construire 1600 nouveaux emplacements répartis en 4 nouveaux parkings souterrains au plus proche du « *nouveau cœur* » de Bruxelles (Yser, Nouveau Marché aux Grains, place Rouppe, place du Jeu de Balle et en bonus, une extension du parking Poelaert baptisée Sablon-Marolles). Et en guise de « *boucles de desserte* », c'est finalement une grande boucle qui sortit des cartons de la Ville afin de relier les nouveaux parkings : un véritable mini-ring prompt à saturer des artères habitées et pour certaines déjà complètement embouteillées aux heures de pointe (rues du Lombard, des Alexiens, des Bogards, Van Artevelde, de la Vierge Noire, de l'Ecuyer, d'Arenberg, Fossé-aux-Loups,...).

Pour « décourager la circulation de transit en la déviant vers la Petite Ceinture », le Collège échevinal a voté l'augmentation de l'offre de parkings en plein centre-ville !

Résultat de ce marchandage : pour « *décourager la circulation de transit en la déviant vers la Petite Ceinture* », le Collège échevinal a voté l'augmentation de l'offre de parkings en plein centre-ville (qui compte déjà parmi les plus hauts ratios d'Europe) ! Une décision absurde, tant le lien entre la possibilité de se garer et le choix de la voiture comme mode de déplacement est devenu évident de nos jours ((Les « Cahiers de l'Observatoire de la mobilité », édités par la Région bruxelloise, l'ont rappelé récemment : « *La disponibilité d'une place de parking à proximité du domicile, et davantage encore à destination du déplacement, est un incitant majeur à l'usage de la voiture* » - De Witte, 2011.)). Qui plus est, les 1600 places de parking supplémentaires que projette de construire la Ville iraient s'ajouter aux 18.978 déjà existantes dans les 34 parkings que compte le centre de Bruxelles... et dont le taux d'occupation est d'à peine 60% ((Selon les chiffres officiels établis tant par Bruxelles Mobilité que par le Plan communal de mobilité.)) !

Il existe donc 6000 à 7500 places de parking inoccupées dans le Pentagone. Soit amplement de quoi compenser les 600 qui seraient supprimées en surface par la piétonisation des boulevards du centre ((« [Parkings publics souterrains : les projets de la Ville de Bruxelles doivent être enterrés !](#) », communiqué de presse de l'ARAU, 08/05/2014.)). Pourquoi en créer de nouvelles ? C'est pourtant ce que la majorité socialiste-libérale appelle, contre toute évidence, un projet cohérent : « *Ce grand réaménagement aura le mérite d'être cohérent. Bordeaux a dû passer par là il y a quelques années, mais tout le monde s'en félicite aujourd'hui et la considère comme une ville modèle* » ((« [Le centre en chantier jusqu'en 2018](#) », Le Soir, 08/11/2014.)).

Circulez, y a rien à voir...

Ironie de l'histoire : alors que le Parking 58, situé en plein dans le périmètre du futur piétonnier, devrait bientôt disparaître pour faire place au nouvel immeuble administratif de Bruxelles-Ville ((Nouvel immeuble administratif où sont d'ailleurs prévus 847 emplacements de parking.)), la démolition de ce symbole de la bruxellisation marque paradoxalement le retour d'une politique qu'on croyait révolue. Même si le discours a changé et s'est fait plus moderne, même si ce n'est plus à la fonction « bureau » qu'on vend la ville mais désormais « *aux citoyens* » et aux touristes qu'on la « *rend* », le résultat est une politique similaire à celle qui a défiguré Bruxelles entre

la moitié des années 1950 et les années 1970, faisant la part belle aux voitures et aux parkings... et accessoirement fuir les habitants.

Ceux-là, ils peuvent bien fuir, d'ailleurs. Ce sont des emmerdeurs, jamais contents. Les commerçants ? Ils ne pensent qu'à leur commerce. Les associations ? Des emmerdeuses aussi, mais des professionnelles. À quoi bon s'embarrasser à consulter tout ce petit monde ? Leurs préoccupations et revendications multiples viendraient gêner la concrétisation de cette grande vision pour la ville. « *Times Square* » vaut bien ça... Le Collège échevinal a donc préféré sortir prudemment les nouveaux parkings de son chapeau, sans la moindre concertation préalable (pas même de son administration) et le plus tard possible, histoire de prendre tout le monde de court. Une technique censée lui permettre de passer en force et d'éviter d'avoir à répondre à des questions inutiles.

Il n'y a pas d'études : elles seront faites plus tard, une fois la concession délivrée à une société de parking pour 35 ans.

Des mesquins pourraient demander, par exemple, en quoi un parking est « *indispensable* » ((Selon les propos d'Els Ampe à Télé Bruxelles, 21/11/2014.)) sous la place du Jeu de Balle, alors que celle-ci est située à 400 mètres du parking de la Porte de Hal (500 places) et à 600 mètres du parking Poelaert (500 places). Des naïfs pourraient demander à voir les études d'impact et leurs résultats, par exemple en termes de flux de circulation sur le quartier des Marolles où les ambulances de l'hôpital Saint-Pierre ont déjà du mal à se faufiler dans les voiries étroites et encombrées... Mais non. D'abord, il n'y a pas d'études : elles seront faites plus tard, une fois la concession délivrée à une société de parking pour 35 ans. Et puis, comment voulez-vous que tous ces curieux donnent leur avis sur un Masterplan et un Plan de Mobilité qui ne sont même pas rendus publics ? De toutes façons, les commerçants et les habitants sont « *demandeurs* », assure Yvan Mayeur ((« *Un parking sous la Place du Jeu de Balle* », sur le site de Marie Nagy, 17/11/2014.)) !

Et d'ailleurs, il est faux de dire qu'il n'y a pas de participation : la Ville organise actuellement un processus participatif consistant en plusieurs « *groupes de travail composés de dix personnes maximum par groupe* », dont les participants, désignés par « *tirage au sort* » ((« *Participer au réaménagement des places et boulevards du centre* », sur le site de la Ville de Bruxelles.)), travaillent à partir de l'information que veut bien leur donner le Collège et peuvent ainsi donner leur avis sur le nom et le logo du projet, la couleur des pots de fleurs et autres éléments de première importance.

Des p'tits trous, des p'tits trous...

Devant les réactions atterrées des marchands et commerçants de la place du Jeu de Balle à l'annonce de la construction d'un parking, les élus ont tenté de se faire rassurants...

« On fera des petits trous et puis on avance » (Els Ampe).

- Combien de temps va durer le chantier ? 24 mois selon certains, 30 mois selon d'autres. Mais trop de chantiers à Bruxelles se sont éternisés pour que quiconque

puisse les croire de bonne foi.

- Que va devenir le marché pendant les travaux ? Là encore, les réponses se contredisent, laissant entrevoir une certaine improvisation sur le sujet. Els Ampe se veut très optimiste, assurant que les entrepreneurs procéderont par phases : « *On fera des petits trous et puis on avance* » (([Selon les propos d'Els Ampe à Télé Bruxelles](#), 21/11/2014.)). Selon elle, une partie des marchands pourrait rester sur la place, tandis que d'autres intégreraient la cour de la caserne du jeu de Balle, pourtant pas très grande. Mais Marion Lemesre, l'échevine des Affaires économiques, voit plutôt elle une délocalisation à la place de la Chapelle... à 500 mètres de là...
- Que vont devenir les commerçants de la place du jeu de Balle et ses abords ? Là, personne n'a de réponse. Pourtant, nul ne peut ignorer qu'un tel chantier fera d'importants « dégâts collatéraux » dans le commerce local, qui est sensiblement lié à l'activité du marché.

Le parking, cheval de Troie de la sablonisation des Marolles

Si nos édiles communaux ont du mal à convaincre de la cohérence de leur politique de mobilité, leur vision de l'avenir du centre-ville semble beaucoup plus homogène. Pour eux, il doit s'aseptiser, devenir propre, chic. **Beau**. Une sorte de **vaste parc à thèmes permanent** dédié à l'événementiel et au tourisme, avec juste ce qu'il faut de typique tout en attirant des enseignes de renommée. La « *succession de places* » ((« [Un nouveau cœur pour Bruxelles](#) », *Ville de Bruxelles, dossier de presse du 31/01/2014.*)) qui seront aménagées sur les boulevards centraux s'inscrivent dans cette droite ligne.

« *Ça permettra aussi d'attirer des riverains avec une meilleure capacité contributive* »
(*Marion Lemesre*).

Et cette fois, on dirait bien que le marché aux puces est dans la ligne de mire de cette *disneylandification* de la ville. « *Cette place est en mauvais état. Ce sera aussi l'occasion de la restaurer* », déclare Els Ampe ((« [Le centre en chantier jusqu'en 2018](#) », *Le Soir*, 08/11/2014.)). « *Ça permettra aussi d'attirer des riverains avec une meilleure capacité contributive* », renchérit sa collègue Marion Lemesre ((*Marion Lemesre au Conseil communal de Bruxelles*, 17/11/2014.)).

En effet, la Ville semble voir d'un bon œil le scénario du déplacement des puces à la place de la Chapelle. Marion Lemesre, justement occupée à « *revitaliser* » les marchés bruxellois ((« [Bruxelles met en oeuvre un projet de revitalisation de ses marchés](#) », *L'Avenir*, 05/11/2014.)), y voit l'opportunité de renforcer les liens entre le quartier huppé du Sablon et les Marolles. Autrement dit, de concrétiser une étape supplémentaire de la sablonisation des Marolles. On voit bien le coup venir...

- Acte 1 : le chantier démarre, le marché est transféré sur un espace trop petit pour accueillir tous les marchands, il faut opérer une sélection parmi eux.
- Acte 2 : certains marchands sont mis au carreau et se tournent vers d'autres horizons, tandis que les commerçants du Jeu de Balle sont exsangues.
- Acte 3 : le chantier s'éternise, pendant que les brocanteurs ayant été sélectionnés s'adaptent peu à peu à la clientèle du Sablon.
- Acte 4 : le parking est enfin fini et la place « *restaurée* » est inaugurée en

grandes pompes.

- Acte 5 : seuls les brocanteurs ayant été sélectionnés et tenu bon reviennent dans un quartier transfiguré : des habitants ont fui le chantier, des magasins sont à remettre, les pouvoirs publics soutiennent l'installation de nouveaux commerces, le *standing* du quartier grimpe, les loyers aussi.

Mais l'acte 1 n'a pas encore démarré et il faut maintenant démentir ce triste scénario. Les chances sont bonnes. La Ville de Bruxelles ne se rend manifestement pas compte à quoi elle a touché. Depuis l'annonce de la construction d'un parking, on ne parle plus que de ça au Jeu de Balle, les conversations s'animent et il faudrait se lever très tôt pour trouver quelqu'un qui soutienne ce projet. Les opposants ne sont pas seulement les marchands, commerçants et habitants des Marolles, ce sont aussi des amoureux du quartier et des clients du marché aux puces qui viennent de tout Bruxelles et de plus loin encore.

Contrairement à Els Ampe, ils aiment la place telle qu'elle est. Ils ne veulent pas la voir défigurée par des trémies. Ils rêvent que les traces historiques qui existent dans le sous-sol de la place et dont ils entendent parler depuis longtemps (notamment un ancien abri aérien) deviennent autre chose qu'un parking - c'est le genre de choses qu'on classe dans d'autres villes, non ? Ils savent que le marché aux puces qui se tient là quotidiennement depuis 1873 est unique et mériterait lui aussi d'être classé. Ce qu'ils y trouvent, ce ne sont pas seulement des objets qu'on ne trouve pas ailleurs, c'est aussi une ambiance, un mélange social inédit, une activité foisonnante, la vie d'une place et d'un quartier particuliers. En d'autres mots : un patrimoine immatériel, économique, social, culturel, quelque chose d'une valeur inestimable... À leurs yeux, cela fait partie de l'âme de Bruxelles. Et pas question de le laisser disparaître pour un bête parking. « *Times Square* » ou pas.

- Gwenaël Breës (habitant des Marolles)

Signez la pétition contre la construction d'un parking sous la place du Jeu de Balle !

Visitez le site de la **Plateforme Marolles**.

La légende de « l'urgentiste des quartiers oubliés »

« Si dans 50 ans, un historien du divertissement bruxellois devait se pencher sur les décennies 1990, 2000 et plus que probablement 2010, il ne pourrait faire l'économie de la contribution de celui qui a relancé la bière Vedett »¹. Liège a son Calatrava et sa gare-monument, Bruxelles a son Nicolay et ses cafés branchés...

Depuis plusieurs années, les dernières trouvailles de Frédéric Nicolay nous sont contées par les médias bruxellois. Le ton est quasi toujours élogieux, admiratif, reconnaissant. La fascination qu'entretient cet entrepreneur sur la presse locale en mène plus d'un à puiser dans le dictionnaire des images fortes : homme « de défis », « gourou »², « le roi des cafés et restos branchés de la capitale »³,... la liste est longue. C'est que notre héros fait bien plus qu'ouvrir des bars et des restaurants à la mode (une trentaine à son actif), ce dont il n'a bien sûr pas le monopole. Si les faits et gestes

de cet « *Edouard aux Mains d'Argent* »⁴ sont scrutés avec tant d'attention bienveillante, c'est qu'ils ont un supplément d'âme : « *chaque fois qu'il lance un café, Frédéric Nicolay redynamise tout un quartier* »⁵. La place Saint-Géry et la rue Antoine Dansaert, par exemple : « *des quasi-chancres à l'époque qui n'avaient les faveurs de personne* », et puis hop ! « *il y multiplie les cafés et les restaurants – Bonsoir Clara, Kasbah, Mappa Mundo, PP Café... –, autant d'adresses qui vont ramener le quartier à la vie* ». De quoi se forger une aura indéfectible de « *lanceur d'espaces* ».

Les quartiers « où tout est à faire »

Où ira-t-il ouvrir son prochain bar ? Quel sera le prochain quartier *mort* de Bruxelles qu'il va *ressusciter* ? Voilà bien ce qui passionne les journalistes dans les épisodes de cette épopée qu'ils relatent depuis une quinzaine d'années comme une sorte de rêve américain. Son héros, capable de transformer le plus banal des troquets en bar branché, de reconvertir le plus ordinaire des rez-de-chaussée en nouvelle adresse à la mode ne s'intéresse qu'à des quartiers « *oubliés* » ou « *difficiles* » auxquels il « *donne un souffle nouveau* »⁶. « *L'impact que l'ouverture d'un nouveau lieu peut avoir sur tout un quartier, voilà qui le passionne. La convivialité, la mixité sociale, la cohabitation des diverses activités humaines, ce sont ses sources d'inspiration* »⁷. Ce qui l'anime par-dessus tout ? « *Parvenir à dévoiler le potentiel des quartiers populaires les moins courus de la capitale* »⁸. « *J'aime les quartiers où tout est à faire, il y en a beaucoup pour l'instant* »⁹, déclare-t-il. La Porte de Hal, où il a ouvert un café et est en passe d'en ouvrir un second ? « *C'est Sarajevo ! Tout est moche et personne ne fait rien pour l'embellir !* »¹⁰. La place Saint-Géry et la rue Antoine Dansaert, où il a démarré sa carrière au début des années 90 ? « *Des quasi-chancres à l'époque qui n'avaient les faveurs de personne* »¹¹. Le quartier de l'Alhambra, où il a récemment ouvert le Flamingo ? « *Pourri* »¹², « *sombre et délaissé* »¹³, « *glauque* ». Le dernier tronçon de la rue Dansaert, côté canal ? À l'exception du Walvis et du Bistro du Canal, ouverts par lui-même, une succession de « *commerces pourris* »¹⁴... Etc. Ramener la vie, le souffle, la lumière... voilà une bien noble cause qui pare d'un vernis philanthropique ce qui ne serait autrement qu'une opération commerciale parmi bien d'autres.

Mais qu'on n'évoque pas la politique à Nicolay, il se garde bien d'en parler et affirme s'en tenir à bonne distance. Se présentant comme un « *self-made-man qui ne doit rien à personne* », « *c'est en toute indépendance et liberté qu'il met en musique ses plans ambitieux qui embellissent la ville et la rendent plus accueillante* »¹⁵. Sa seule envie est de créer « *des chouettes endroits* ». Son credo : avoir « *flair, audace et énergie chevillés au corps* »¹⁶. Voilà ce qui guide ses choix. Ainsi en va-t-il du Flamingo, comme de la plupart des autres cafés qu'il a ouverts : « *je suis passé devant le bâtiment, je l'ai trouvé beau, je me suis lancé* »¹⁷. Il suffisait d'y penser...

Voilà pour la légende, et ceux qui ont envie d'y croire. Restent tout de même quelques questions...

Derrière la légende, les ingrédients d'un système

Il arrive, il est vrai, que le concert d'éloges journalistiques soit interrompu de quelques commentaires un tout petit peu dissonants : « *Nicolay ne se lance jamais les yeux fermés dans un projet, il faut que soient présents les deux ingrédients qui lui permettent d'appliquer une recette maintes fois éprouvée. Ce qu'il cherche avant tout,*

c'est un quartier populaire délaissé, hors du circuit, dans lequel les prix de l'immobilier sont moins élevés qu'ailleurs et où tout est à faire » ¹⁸. Les contours flous d'un système apparaissent même parfois : « *le système Nicolay consiste à investir un coin de Bruxelles oublié, à y générer du mouvement et, in fine, à se faire emboîter le pas par une cohorte de créatifs et autres hipsters* ». Mais qu'on ne lui adresse pas la critique d'être celui « *par qui la gentrification arrive* », sous peine de se faire traiter en retour d'« *esprits chagrins* » ¹⁹. « *Il faut lui laisser qu'il s'agit plus d'un engrenage non maîtrisé que d'une stratégie claire* » ²⁰, conclut un journaliste.

Les ingrédients de ce système méritent pourtant d'être précisés, ne fut-ce que pour quitter cette posture d'émerveillement béat devant un entrepreneur à qui l'on prête des pouvoirs quasi magiques de *résurrection* de quartiers oubliés.

Bienveillance médiatique

Le premier élément du système, c'est la couverture médiatique du « phénomène » elle-même. L'anonymat ou le mépris médiatique n'est pas la meilleure garantie qui soit pour qui cherche à créer des lieux branchés. Des commentaires fréquents, élogieux et un tant soit peu décalés, voilà un bien précieux allié. D'autant plus si ceux-ci mettent bien en avant le « concept » : une patte reconnaissable faite de bois exotique, de plafonds sombres, de comptoir sur roulettes, de zinc fabriqué à Paris, de coffrages en béton, de racks à casiers trouvés aux Pays-Bas... À l'intérieur, musiques actuelles, journaux internationaux, boissons à des tarifs légèrement supérieurs à la moyenne, service au bar pour réduire les coûts de personnel,... Et sur la devanture, un nom original, qui fonctionne dans plusieurs langues (Belga, Zebra, Walvis, Potemkine, Mappa Mondo,...). Une fois le lieu aménagé, le « concept » imprimé et les contrats passés avec des fournisseurs, Fred Nicolay confie ses bars, clef sur porte, à des gérants qui les exploiteront tout en respectant le cahier des charges.

Mais à force de répétition du « concept » (et de son imitation par d'autres entrepreneurs, avec plus ou moins de succès), tous ces bars finissent par se ressembler, comme n'importe quel autre type de commerces qui connaît une telle multiplication. Au point même d'inquiéter Nicolay lui-même, qui voit Bruxelles devenir « *une ville chiante où il n'y aura plus rien à faire* » : « *aujourd'hui, on part de rien pour faire des choses dans les différents quartiers. Le jour où tout sera fait, tout sera rénové, on n'y fera plus rien. Ça va ronronner* » ²¹.

En attendant, il reste bien de la marge pour le « concept ». Celui-ci est entièrement partagé par Jean-Sébastien van Keymeulen, architecte et designer associé au lancement de plusieurs « cafés Nicolay », dont le Barbeton, ouvert à l'angle de la rue Dansaert et du Rempart des Moines dans un rez-de-chaussée occupé jusque-là par une agence de voyage. « *Autour, il n'y avait qu'un no man's land dont peu se souciaient. Maintenant, le café tourne bien et donne un coup de boost à la seconde partie de la rue Dansaert, en direction du canal* » ²². On notera tout de même que tous les *no man's land* de la ville n'ont pas la chance de se trouver localisés dans l'un des quartiers les plus densément habités de Bruxelles... mais sans doute pas par la clientèle recherchée. D'ailleurs, le même architecte-designer dit « *bien comprendre les préoccupations des habitants quant à l'impact sur leur quartier. Mais c'est précisément un impact positif : grâce à la nouvelle dynamique, les valeurs immobilières dans le quartier vont augmenter* » ²³. Bye-bye le *no man's land*, welcome le *rich man's land* !

Appuis commerciaux

Faire parler de soi dans les médias, bien sûr, ne suffit pas. Pouvoir compter sur des brasseurs pour l'investissement dans l'achat, la rénovation, la décoration et la promotion des lieux, ça aide aussi beaucoup. La brasserie Moortgat est l'allié principal des « cafés Nicolay ». La multiplication de ceux-ci est donc aussi liée avec la stratégie entrepreneuriale de la brasserie. Côté pile, elle mise sur l'expansion internationale de son produit-phare, la Duvel, pour laquelle elle compte notamment sur la fréquentation internationale des cafés qu'elle contrôle désormais sur la place Saint-Géry, grâce aux « *trouvailles* » de notre « *concepteur d'atmosphère* »²⁴. Côté face, elle a entrepris en 2003, à l'initiative du même Nicolay, une stratégie marketing visant à re-positionner l'une de ses bières, tombée en désuétude, comme un produit « jeune et branché ». Pour la remettre en avant, pas besoin de coûteuses campagnes de publicité massive pour le grand public, des techniques de marketing locales font bien mieux l'affaire. D'abord, ne la vendre que dans un nombre limité de cafés et restaurants, dans des lieux choisis et entièrement contrôlés où le public sera le premier à être familiarisé avec le nom et le logo desdits produits, où le barman qui en vendra le plus de bouteilles se verra offrir un voyage. Ensuite, donner à la marque une image tendance, en proposant par exemple aux clients d'imprimer leur photo sur l'étiquette de la boisson ou sur les sous-bocks. Après une période de test durant laquelle le goût ou l'étiquette peuvent être modifiés en fonction des résultats de ventes, ces nouvelles boissons seront lancées sur un marché plus vaste. Résultat, la Vedett est aujourd'hui disponible en grande surfaces et est même vendue jusqu'en Chine...

Et pour ceux qui auraient encore soif, la « tactique Vedett » a aujourd'hui été clonée en « tactique Volga ». Cette fois, on trouve la brasserie Saint-Feuillen aux cuves et toujours notre héros à la mise en marché.

Politiques de revitalisation cherchent entrepreneurs revitalisants

Le troisième ingrédient du système n'est pas le moindre : l'alliance objective entre les « cafés Nicolay » et la volonté politique de *revitaliser* les quartiers centraux bruxellois.

Ceci donne parfois lieu à quelques débats marqués d'un questionnement sur un possible favoritisme car, c'est bien connu, la réussite provoque la jalousie. D'où l'accusation répandue selon laquelle Frédéric Nicolay est fréquemment chouchuté par les pouvoirs publics, ceux-ci ayant des attentions toutes particulières à son égard. Certains élus et certaines administrations se félicitent ouvertement de lui faciliter la tâche. Par exemple, lorsqu'il s'agit de lui procurer l'espace pour installer une terrasse, élément-clé de la réussite commerciale de ses établissements. Porte de Hal, l'un de ses bars a ainsi pu bénéficier d'une vaste terrasse, non pas sur le trottoir mais dans un parc public. Les autorités fermèrent les yeux sur la présence non autorisée d'une camionnette qui y vendait et y faisait la publicité pour l'une de ses nouvelles bières. Il faudra qu'un conseiller communal de l'opposition, par ailleurs voisin des lieux, dénonce la situation pour que la buvette mobile disparaisse subitement. Le même élu portera encore plainte contre un chantier entamé par Nicolay pour transformer un magasin de photocopies en café, toujours sans permis. Autre exemple, rue de Laeken : « *le concepteur de bars le plus en vue de Bruxelles a frappé fort avec une terrasse éclairée par un héliostat placé au sommet d'un immeuble voisin* »²⁵. Pour placer les 20 imposants miroirs qui suivent le soleil toute la journée afin d'en réfléchir la lumière vers la terrasse du Flamingo, pas besoin non plus d'attendre de permis...

L'homme, apparemment, a du mal à s'accommoder de règles qu'il considère trop contraignantes, alors que son intention consiste juste à « *faire bouger les choses* »²⁶. Il n'hésite d'ailleurs pas à annoncer dans la presse qu'il en est ainsi et pas autrement

: « je vais le faire, sans demander les autorisations, sinon cela prendra des mois, ou ne mènera à rien... »²⁷. Et cela n'a pas l'air de déranger les autorités publiques, ce qui a de quoi faire grincer les dents notamment de cafetiers rencontrant bien plus de difficultés lorsqu'ils veulent installer trois tables sur un bout de trottoir...

Ouvrir un café, changer un quartier

Le soutien public à la petite entreprise Nicolay peut s'avérer encore plus déterminant quand il s'agit de trouver des locaux pour ouvrir ses établissements. Son aura « *d'urgentiste des quartiers oubliés de Bruxelles* »²⁸ a amené plus d'un élu ou urbaniste à lui souffler de potentielles implantations et à attirer son attention sur de nouvelles opportunités... en espérant qu'il vienne donner un précieux coup de pouce à la *revitalisation* du quartier visé. Outre qu'ils favorisent le tourisme, les bars de Nicolay attirent un public correspondant culturellement et sociologiquement à la nouvelle image que les pouvoirs locaux veulent donner à ces quartiers et à la population qu'ils souhaitent y voir s'installer. Pourquoi donc se passer de ce levier qui a fait ses preuves ? D'autant qu'il est fréquent que l'ouverture d'un bar de Nicolay fasse des émules et suscite l'arrivée d'autres commerces, des répliques d'esthétique similaire et s'adressant à un public semblable, facilitant ainsi le travail d'Atrium (l'agence régionale qui vise « *la rénovation et la relance* »²⁹ des quartiers commerçants) et d'autres agences favorisant le city marketing. « *Cela va sans dire* », Nicolay reconnaît (en contradiction avec sa propre légende) être « *encouragé dans ses diverses initiatives puisqu'en règle générale, celles-ci aboutissent à une dynamisation du tissu urbain là où c'est le plus nécessaire et cela sans argent public* »³⁰.

L'apparition de tels bars n'est donc pas étrangère à la transformation sociale d'un quartier. Elle fait même parfois partie d'une opération plus large, aux accents immobiliers plus explicites. Il arrive même à Nicolay d'investir personnellement dans l'espace public aux abords des cafés qu'il lance : il a ainsi fait planter des platanes place Saint-Géry, aménagé une petite « *agora* » et créé une « *aubette design* » près du canal, dans un quartier où il a par ailleurs « *massivement investi dans l'immobilier* »

³¹. L'achat d'un rez-de-chaussée commercial peut ainsi s'accompagner du rachat des étages supérieurs ou d'immeubles voisins, lesquels seront rénovés et remis sur le marché à destination d'un public fréquentant ces établissements. L'annonce d'appartements à louer au-dessus d'un bar situé le long du canal avait par exemple été diffusée dans les cafés de la place Saint-Géry...

Parfois, cependant, la sauce ne prend pas. Ainsi, il y a une dizaine d'années, Nicolay avait dû renoncer à occuper un rez-de-chaussée commercial vide, appartenant au CPAS de Bruxelles, place du Jardin aux Fleurs. Les habitants des étages et quelques voisins s'étant mobilisés par crainte de voir la place se transformer en un nouvel « *haut lieu de la branchitude bruxelloise* »³², à l'instar de la place Saint-Géry bordée de terrasses ne désemplissant jamais, avec toutes les nuisances que cela comporte pour les voisins. Devant les habitants, Nicolay avait promis un café sans terrasse et sans bruit, mais avec concerts. Les habitants ne le crurent pas. Aujourd'hui, une boutique de mode pointue occupe le rez-de-chaussée, et une partie de l'immeuble appartient à Nicolay qui le loue en prétendus « *lofts* ».

Un Flamingo en terrain (presque) conquis

Une de ses réalisations les plus récentes est le Flamingo, dans le quartier Alhambra, à deux pas du KVS (théâtre flamand). Là, le même CPAS n'a pas hésité à lui confier le rez-

de-chaussée d'un bâtiment acheté et rénové avec l'argent de l'assistance sociale et des subsides régionaux, aux fins d'y ouvrir l'un des plus grands bars de Bruxelles (200 places en salle et 150 en terrasse) – *branché* cela va sans dire.

La presse pense d'ailleurs que le Flamingo sera susceptible de « *donner une impulsion suffisamment forte pour faire de la rue de Laeken un quartier plutôt branché* »³³. Objectif confirmé par le président du CPAS, Yvan Mayeur, qui précise : « *Nous voulons voir se dérouler ici la même chose qu'à la place Saint-Géry. Là où il y a des terrasses, il y a moins de violence* »³⁴. « *Il fallait faire quelque chose* »³⁵ pour attirer de nouveaux habitants dans le quartier, ajoute-t-il. Et de passer de la parole aux actes : au-dessus du bar, 20 logements rénovés par le CPAS sont loués à des tarifs qui correspondent plus aux loyers du marché privé qu'aux politiques de logement social que le CPAS est censé mener³⁶. Qu'on en juge : un appartement 1 chambre entre 645€ et 740€, un appartement 2 chambres entre 775€ et 810€³⁷...

Pas étonnant dès lors que le bar ouvre au moment-même où la Ville de Bruxelles lance une opération pour interdire la prostitution dans le quartier. Au Flamingo, « *Les prostituées ne seront pas les bienvenues* »³⁸, précisait-on dès avant l'ouverture. Le CPAS a d'ailleurs tout récemment acquis un autre bar, le Tropicana, tout proche, lieu de repli des prostituées et lieu de contrôle du « business ». Il a même dû mettre le prix fort lors de la vente publique (1,25 millions d'euros) pour rafler la mise. Mais que les personnes soucieuses de la bonne gestion publique se rassurent, le CPAS annonce dès à présent que le prix d'achat sera récupéré dans le montant des futurs loyers. Et, au rez-de-chaussée, exit le Tropicana, et bienvenue à « *quelque chose du genre du Flamingo* », dicit Yvan Mayeur³⁹.

La légende du « découvreur » de lieux « abandonnés de tous » a ici particulièrement de mal à passer tant l'empilement de programmes publics tendant tous dans le sens de la « revitalisation du quartier » est important : activisme immobilier du CPAS, répression de la prostitution de rue, rénovation complète du KVS, Contrat de quartier, rénovation des espaces publics, etc... Et si la légende de Frédéric Nicolay et consorts résidait précisément dans cette capacité à prendre des risques là où il n'y en a presque pas, à investir là où l'argent public est concentré et aux mêmes fins que celui-ci ?

- **Gwenaël Breës & Mathieu Van Crielingen**

Extrait du dossier « Service au bar » paru dans le n°266 de « Bruxelles en mouvements », septembre-octobre 2013.

Une Croisette 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 doit 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 devrait 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 démesure, 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 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 dessein semblable à celui qui est caressé par De Bloos et quelques investisseurs...

Planification à la dérive

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. 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 pouvoirs 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 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 Biestebroeck, 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 Biestebroeck, 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 Biestebroeck 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-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 Biestebroeck, 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. Dépité, 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 refile 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.

Sans surprise, le PRAS que le Gouvernement bruxellois vient d'adopter récompense dans les grandes lignes l'architecte « visionnaire » et surtout les promoteurs qui ont suivi son appel du pied. Pour connaître la vision qu'ont les pouvoirs publics du futur bassin de Biestebroek, il ne servait donc à rien d'attendre les nouvelles réglementations régionales et communales. Il suffisait d'aller faire un tour sur les sites web des promoteurs pour s'en faire une idée assez précise.

- Gwenaël Breës

Article paru dans le n°263 de « Bruxelles en mouvements », mai 2013.

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

Tout ça pour ça...

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

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 éventrées, 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 ?

Rétroacte

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 démarrant 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.

• Gwenaël Breës

Article paru dans le n°263 de « [Bruxelles en mouvements](#) », mai 2013.

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

[2] Lire « Bruxelles-Midi, l'urbanisme du sacrifice et des bouts de ficelle », Gwenaël Breës, Aden, 2009.

Un abattoir en ville

Dans ce numéro spécial, « Bruxelles en mouvements » se focalise sur les Abattoirs d'Anderlecht, un site urbain hors du commun, fort de son histoire, de sa construction et des énergies qu'il renferme.

Souvent cachée et vécue comme un tabou, la problématique de l'élevage, de l'abattage et de la transformation des animaux en produit de consommation est pourtant un enjeu d'une grande importance. Un abattoir urbain, pratiquement effacé des cartes des villes, renvoie tant à des questions d'ordre écologique, urbanistique, économique, social, que philosophique ou éthique.

S'intéresser au devenir des abattoirs, c'est affronter la complexité de l'écosystème urbain et mener une réflexion impliquant l'ensemble de la collectivité.

Un dossier réalisé par Gwenaël Breës, Gilles Renson et Claire Scohier.
Publié dans le n°256-257 de « [Bruxelles en mouvements](#) » (mai 2012).

[Télécharger le journal.](#)

Plouf

Plouf, un pavé dans le canal ! Un journal caustique conçu collectivement et publié par Inter-Environnement Bruxelles pour penser la ville autrement et résister avec humour aux assauts de la spéculation immobilière à Bruxelles.

[Télécharger le journal en pdf.](#)

Lire les articles sur le site d'Inter-Environnement Bruxelles :

- Pourquoi ce plouf ?
- Une marina à Anderlecht ?
- À moins d'une demi-heure de trajet : 5 ans d'espérance de vie en moins
- Le canal a un nouvel ami
- La gentrification
- Je revitalise, nous revitalisons, ils s'en vont
- Bruxelles a mal à son ventre
- Un centre commercial va-t-il envoyer l'utopie ouvrière à la casse ?
- Atenor ne perd pas le Nord !
- 340 millions d'euros pour éviter un procès
- Quartier Midi : plus dure sera la chute
- Chiffres du jour
- Du rêve au piège en eaux troubles
- Les promoteurs spéculent, la Région encourage... et les habitants trinquent !
- Le canal, une vision à contre-courant
- Histoire
- Et maintenant un exercice : le pic du pétrole
- Sous les pavés, il n'y a pas que les platanes...
- Adieu Molenbeekois, bonjour bourgeois !
- Bonjour croisières, adieu dockers
- La gentrification n'est pas une fiction
- Vague de terrains à engloutir
- La bataille du canal
- Près de chez vous

La bataille du canal

Bruxelles a un canal et donc des quais. Ceux-ci ont contribué durant des décennies au développement économique et social de Bruxelles, et constituent encore un réservoir d'emplois pour des milliers de Bruxellois.

Mais le canal et ses abords suscitent aujourd'hui un regain d'intérêt. Aveuglés par l'appât du gain, certains pouvoirs publics et investisseurs privés prétendent « réhabiliter » cette partie de Bruxelles perçue comme un nouvel Eldorado. Il s'agit de transformer le canal en marina, ses rives populaires en lieux de villégiature pour nantis, ses bâtiments industriels en lofts, ses péniches en bateaux de plaisance et les œufs de lompe en caviar...

Mêlant le ton de l'humour noir à celui d'un faux reportage de propagande, « La bataille du canal » nous présente quelques-uns de ces projets pharaoniques.

Un film de Gwenaël Breës, Philippe Branckaert, Axel Claes, Alice Riou et Claire Scohier pour le [PleinOPENair](#) 2011.

Bruxelles-Midi, l'urbanisme du sacrifice et des bouts de ficelle

Un livre de [Gwenaël Breës](#) | Publié aux [éditions Aden](#) | Mai 2009 | 384 pages (dont 65 de documents et illustrations) | Prix de vente: 18 euros | ISBN: 9782805900037 | Achat en ligne: www.rezolibre.com

L'histoire de Bruxelles est jalonnée de grands projets immobiliers qui, cycliquement, ont dévasté le tissu urbain et se sont terminés par un «Plus jamais ça !» L'avènement de la Région de Bruxelles-Capitale, en 1989, portait l'espoir que soit mis fin à cet urbanisme imposé d'en haut et que la ville ne subisse plus de saccages comme celui du quartier Nord. Avec l'annonce de l'arrivée du Train à grande vitesse (TGV) en gare du Midi, il a vite fallu déchanter. Une nouvelle fois, le «progrès» et le «développement international» ont suscité les convoitises immobilières et déclenché le «nettoyage social» d'un quartier populaire... Tout juste 20 ans plus tard, un livre revient sur cette saga politico-financière toujours inachevée et qui a mené à la démolition du quartier Midi. A travers une investigation fouillée et documentée, cet ouvrage révèle les dessous de l'un des plus grands fiascos urbanistiques de ces deux dernières décennies en Belgique.

Sur fond de crise du logement et de surproduction de bureaux, il dévoile comment le sort du quartier Midi s'est joué telle une partie de Monopoly, dans un combat opposant des investisseurs privés, une société ferroviaire métamorphosée en promoteur immobilier et des autorités publiques avides de recettes fiscales... Comment la Commune de Saint-Gilles et la Région bruxelloise, toutes deux menées par le socialiste Charles Picqué, ont transformé ce champ de bataille en véritable guerre d'usure... contre les habitants. Ceux-ci ont payé le prix fort d'une politique basée sur la lenteur, la temporisation et l'utilisation paradoxale d'une menace d'expropriation «en extrême urgence».

Ce livre est le fruit d'une investigation dont le résultat donne une vision accablante de certaines pratiques de «gouvernance» marquées par l'amateurisme et la naïveté, mais aussi par le cumul de responsabilités, la concentration des pouvoirs, la confusion des rôles et des intérêts, la partialité des administrations et l'abus de position dominante, la discontinuité de l'action publique et l'absence de responsabilité politique, la désinformation et le harcèlement, ainsi qu'un profond mépris envers les habitants... Comme le confirmeront les rebondissements judiciaires où la Région bruxelloise se verra notamment condamnée pour avoir mené une «politique de pourrissement» et «bafoué de manière arrogante plusieurs droits de l'Homme».

Une lecture édifiante qui tombe à point nommé, au moment où les stratèges de cette opération de «revitalisation» évitent tout bilan de leur action et s'appêtent à rempiler pour une législature dédiée au «développement international» de Bruxelles, en désignant une dizaine de nouvelles «zones prioritaires».

Pour le télécharger en fichier PDF (taille 21 Mo), [cliquer ici](#).

Pour le consulter en ligne, cliquer sur l'image :

Un livre sur la saga du quartier Midi...

« Bruxelles-Midi, l'urbanisme du sacrifice et des bouts de ficelle » a été écrit à partir d'expériences vécues, de récits et témoignages d'habitants, d'interviews de différents intervenants du dossier, ainsi que d'abondantes archives écrites et audiovisuelles (articles et reportages de presse, courriers, comptes rendus de débats politiques, textes légaux, prescrits urbanistiques, documents judiciaires, rapports d'activités, etc.). Chacun des 12 chapitres qui le composent propose une approche thématique, s'intéressant particulièrement à un aspect : historique du quartier, planification, judiciaire ; ou à un acteur de cette saga : la Région de Bruxelles-Capitale, la société «paravant» Bruxelles-Midi, la Commune de Saint-Gilles, Charles Picqué, la SNCB, les promoteurs immobiliers, et bien sûr les propriétaires, commerçants et locataires du quartier.

Richement illustré de documents, photos et dessins, le livre met également en exergue de nombreuses citations de responsables politiques relatives à la saga du Midi.

Un document indispensable pour tous ceux qui s'intéressent à l'histoire de Bruxelles, à l'urbanisme, l'architecture, la planification, la politique, la privatisation des services publics, le droit urbain, la sociologie, l'histoire des luttes urbaines...