

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 Biestebroeck 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 Biestebroeck 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 Biestebroek, d'autres s'occupant par exemple de projets de grande ampleur le long des voies de chemin de fer à Uccle), il s'adjoint comme bon nombre de promoteurs des conseils juridiques de STIBBE, un cabinet d'avocats spécialisé en aménagement du territoire – et travaillant à ce titre pour la Région, notamment dans l'élaboration du futur PRAS. La CEO de la société qui pilote « Rives », Edith Lieckens, est une administratrice de société liée à la Fondation Boghossian et qui siège aux côtés de De Bloos dans plusieurs sociétés. Lui-même a travaillé pour cette fondation libanaise, qu'il conseilla notamment pour la rénovation de la Villa Empain (Ixelles) en 2006. Il n'est donc pas étonnant de retrouver des membres de la famille Boghossian derrière la société qui a acquis un vaste terrain le long des quais de Biestebroek, en 2007... trois ans avant la médiatisation de « Rives ». Au passage, il semble que cette société demande aujourd'hui 18.000.000 d'euros pour ce terrain qu'elle a acheté au tiers de ce prix il y a six ans.

« Vivre au bord de l'eau »

L'intérêt de De Bloos pour Biestebroek commence en 2006, lorsqu'il apprend l'intention de l'usine Univar (Petite-île) et des AMP (boulevard Industriel) de déménager. S'inspirant d'un projet réalisé à Bordeaux, il perçoit le potentiel du bassin pour y développer un méga-projet sur 45 hectares et 300 mètres de quais. Avant de présenter publiquement « Rives », il tente désespérément de rassembler dans une association foncière les 18 propriétaires de la zone, ce qui aurait dû lui permettre de prendre les commandes d'une grande et unique opération. Ce rêve étant tombé à l'eau, il s'assure tout de même de signer lui-même des options d'achat pour plusieurs parcelles stratégiques, se rendant ainsi incontournable auprès des différents promoteurs et pouvant dès lors imposer une vision d'ensemble pour la zone, du moins le pense-il.

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

garantit déjà son inscription dans le futur PRAS. Et, comme la marina c'est un peu la Croisette, De Bloos attire même Christophe Lambert sur les quais d'Anderlecht. L'acteur de « Greystoke », aujourd'hui associé à un ancien publicitaire et reconverti dans le vin et l'immobilier, amène avec lui des actionnaires : un holding actif dans les services aux entreprises et un fonds d'investissement danois. Leur projet ? Rénover les anciennes brasseries Atlas pour les transformer en « *lieu de création, de vie et de travail* ».

Mais, malgré les efforts de Philippe De Bloos, tous ces projets évoluent séparément. Chaque promoteur imagine de son côté son propre bassin d'eau entouré de logements de luxe, à l'image d'Atenor qui s'éloigne vite du concept de « Rives » pour développer « City Docks ». Il manque une vision d'ensemble, se désole De Bloos. 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 refilé le bon plan à tout le monde, le voilà réduit à gérer quelques éléments épars de l'ensemble. D'autres architectes travaillent désormais sur la zone. Des urbanistes et des élus, aussi, à la Région et à Anderlecht. L'architecte-promoteur a perdu son pari personnel. Mais son opération a créé un « buzz » immobilier qui a bel et bien des effets dans le réel. Des effets qui ne se perçoivent pas encore lorsqu'on se balade sur place, mais qui ont déjà modifié une grande partie de la propriété et des valeurs foncières dans le périmètre et ont profondément changé l'approche politique et urbanistique de la zone.

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.

Après moi le déluge

Avant de se retirer « prématurément » de la présidence de la Région bruxelloise (en pleine législature, mais après 20 ans de pouvoir tout de même), Charles Picqué a pris une dernière grande décision : offrir les rives du canal à la promotion immobilière...

Au départ, on vous propose d'écrire une chronique dans une gazette et vous vous dites : pas de problème. Les sujets intéressants, mal traités ou occultés par les médias ne manquent pas ! Vous intitulez votre chronique de manière à indiquer que la résignation n'y aura pas cours. Vous êtes décidé à n'y évoquer que des sujets mobilisateurs susceptibles de provoquer une envie d'agir plutôt qu'un sentiment d'impuissance. Pourtant, quelques numéros plus tard, vous vous rendez compte qu'elle s'est transformée en catalogue de mauvaises nouvelles. Que s'est-il passé ?

Vous êtes le reflet de votre époque. L'esprit submergé de sujets révoltants, l'énergie et la colère constamment sollicitées par les manifestations d'un système qui court malheureusement à notre perte plutôt qu'à la sienne, vous ne savez plus à quelle cause vous consacrer. Vous vous êtes ainsi transformé peu à peu en perpétuel indigné. À l'image de la plupart des mouvements sociaux qui ont inventé des slogans censés souligner leur approche propositionnelle, mais qui se retrouvent le plus souvent dans une position défensive, contestataire, cherchant à faire barrage aux offensives de l'économie financiarisée et à préserver ce qu'ils pensaient être des acquis sociaux.

La précipitation et la complexité actuelles sont telles que la moindre revendication de justice sociale paraît relever de l'utopie. Vous ne vous étonnez donc plus de rencontrer des militants déboussolés (anarchistes défendant le rôle l'État contre le pouvoir de la finance, décroissants soutenant des industries contre la voracité du patronat,...), ni de vous voir disqualifier sans nuances dès lors que vous critiquez une décision politique pourtant « moderne », « créative » ou « innovante ». Bref, vous êtes un idéaliste ringard, un conservateur poussiéreux. Parfois, vous vous demandez même si la situation peut s'améliorer avec l'arrivée de nouvelles générations qui n'ont jamais connu de contexte plus favorable.

Évidemment, vous pourriez choisir la résignation, le désabusement, l'oubli. Opter pour la « consommation responsable » et l'action individuelle dans vos choix quotidiens. « Ouvrir les yeux », comme on vous y encourage, et accepter enfin le « réalisme ». Ou encore vous décider à changer le système de l'intérieur, quitte à prendre le risque que ce soit l'inverse qui se produise... Mais vous connaissez trop d'exemples de militants engagés dans des partis politiques et qui, une fois au pouvoir, ont rangé leurs principes pour mieux avaler des couleuvres géantes et vous expliquer ensuite à quel point ce serait pire sans eux. Finalement, vous vous dites qu'au fond, il n'est pas si mal ce rôle de porteur de mauvaises nouvelles (voire de lanceur d'alertes comme on dit aujourd'hui, ça sonne mieux)...

Et puisque vous pensez encore que les enjeux locaux offrent aux habitants des prises tangibles (et d'autant plus si les pouvoirs publics ont encore un mot à y dire), vous choisissez comme toujours un sujet local et terriblement sexy, susceptible d'intéresser les masses populaires à lire votre rubrique.

La mauvaise nouvelle du mois : le PRAS-D

De quoi s'agit-il ? Comme son nom l'indique, le « Plan régional d'affectation du sol » découpe le territoire bruxellois en zones pour fixer les fonctions qui peuvent s'y développer. Transformer une terre agricole en terre à bâtir ? Un quartier d'habitat en zone de bureaux ? Une activité productive en centre commercial ? Si le PRAS le veut, les promoteurs le peuvent (et l'histoire a parfois montré que l'inverse pouvait aussi être vrai).

Heureusement, la Région bruxelloise est actuellement gouvernée par une équipe « progressiste » qui, bien qu'éprouvant quelques difficultés à trouver une cohérence entre ses différentes composantes, agit avant tout pour le bien commun. La fière équipe, pilotée jusqu'ici par le socialiste tendance social-démocrate Charles Picqué, vient donc d'adopter un nouveau PRAS-D... avec D comme « démographique », car voilà le défi actuel de Bruxelles : faire face à l'essor démographique.

L'urgence est telle, que l'adoption du PRAS-D n'a pas pu attendre l'élaboration du nouveau PRD-D (le « Plan régional de développement », affublé d'un second D pour « durable »), un plan qui lui est pourtant hiérarchiquement supérieur car il détermine les grandes orientations politiques pour l'avenir de Bruxelles. En toute logique, un PRAS ne pourrait être élaboré hors du cadre d'un PRD existant préalablement. Mais la logique s'accommode mal des urgences démographiques... Cette fois, le PRAS-D a été entériné alors que le PRD-D n'en est même pas au stade de l'enquête publique.

Ce tour de passe-passe réglementaire a bien sûr des vertus. Il permet d'abord de transformer sans plus attendre une série de zones industrielles situées le long du canal de Bruxelles en zones de logement ou de « mixité ». Et cela tombe bien : ces dernières années, des investisseurs privés ont commencé à s'approprier ces zones. Le PRAS-D

récompense ainsi leur ardeur spéculative et leur permet de générer de grasses plus-values foncières et immobilières dont les autorités publiques se contenteront d'aspirer les miettes. Pour la petite histoire, le PRAS-D ouvre par ailleurs la voie au projet public-privé « Neo » et à son méga-centre commercial et de congrès (indispensable à « l'internationalisation » de Bruxelles, bien entendu). Le boom démographique a bon dos...

Un beau cadeau d'adieu

« *Nous ne chassons pas une activité pour une autre, mais permettons, dans ces espaces d'industries urbaines, de faire du logement* », réplique Charles Picqué aux nombreuses critiques émises pendant l'enquête publique du PRAS-D et qu'il a choisi de ne pas suivre.

Son gouvernement ignore-t-il que logement et industrie sont des fonctions difficilement compatibles ? Qu'il ne faudra pas longtemps avant que la cohabitation entre habitants et activités productives, entre bateaux de plaisance et péniches, pose problème ?

Le canal qui relie Anvers et Charleroi permet à Bruxelles de disposer d'un véritable Port, une fonction essentielle dans une perspective écologique, énergétique, sociale et économique à long terme. Vouloir le transformer en « fleuve », installer des marinas dans ses bassins et construire du logement sur ses rives, privera durablement le Port d'accès stratégiques à la voie d'eau.

Pourtant, la gentrification résidentielle des abords du canal n'est pas une fatalité, pas plus que l'incurie à résoudre cette crise du logement qui n'a pas attendu les études démographiques pour être aiguë... Tout ça est affaire de choix politiques. D'autres solutions, connues de longue date, sont à disposition des pouvoirs publics s'ils le souhaitent : construction des nouveaux logements publics promis depuis des années, réquisition des maisons vides, transformation des bureaux vides, imposition d'un pourcentage de logements sociaux aux communes, etc. S'il avait voulu frapper un grand coup, le gouvernement bruxellois aurait même pu revoir la planification de certains sites ayant un très grand potentiel de nouveaux logements, mais dans lesquels il a préféré tailler la part du lion aux fonctions tertiaires « internationales ».

À l'heure de quitter ses fonctions, Charles Picqué entend donc s'auréoler de gloire en léguant aux générations futures un PRAS-D censé permettre de loger « *20.000 habitants supplémentaires* ». Il omet de préciser que ces logements seront vendus ou loués sur le marché privé... c'est-à-dire impayables par une grande partie des futurs nouveaux Bruxellois (les prévisions démographiques ne s'annoncent pas particulièrement galopantes dans les quartiers bourgeois, et les perspectives économiques pas folichonnes pour les plus pauvres ni pour les classes moyennes !).

Quant aux près de 40.000 personnes inscrites sur les listes d'attente du logement social (parfois de longue date)... elles peuvent encore attendre leur tour, ou aller voir ailleurs si les loyers sont moins chers.

Les générations futures s'en souviendront.

• Gwenaël Breës

Article paru dans le n°7 de « [Kairos](#), journal antiproductiviste pour une société décente ».

Victor : le vertige du Midi

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

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

Le bureau : une indigestion

Rappelons que la région compte 13 millions de mètres carrés de bureaux dont 2 millions vides et que Bruxelles arrive en deuxième place européenne, juste après Zurich, du nombre de mètres carrés de bureaux par habitant. Le quartier Midi, en particulier, a doublé sa superficie de bureaux en 15 ans passant de 300.000 m2 à 600.000 m2 entre 1995 et 2010. Ceux-ci se sont remplis paresseusement, surtout grâce à un jeu de chaise musicale des pouvoirs publics et autres parastataux : 77% des bureaux sont occupés aujourd'hui par la fonction publique [1] (contre 34% en région bruxelloise). La SNCB à elle seule occupe 220.000 m2 de bureaux dans le quartier. L'effet TGV annoncé par certains est resté un mirage. Aucune société mettant à profit la connectivité internationale ne s'y est installée. Les entreprises françaises ont notamment préféré s'implanter du côté de l'avenue Louise, au grand dam du bourgmestre de Saint-Gilles, Charles Picqué, également Ministre-Président de la Région. Toujours est-il que la monofonctionnalité de bureaux aux abords de la gare a bel et bien produit, elle, ses effets : le quartier se vide en fin d'après-midi.

Malgré cette orgie tertiaire, les communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht n'ont pas hésité à l'automne 2010 à lancer une procédure d'abrogation de deux Plans particuliers d'affectation du sol (PPAS), au motif très explicite de lever un frein à la construction de nouveaux bureaux [2] : « *Le PPAS dont les quotas de bureaux sont atteints pourrait être un frein aux développements autorisés par le PRAS et aux objectifs du PRD relatifs au développement des zones administratives aux abords des gares* ». Une façon d'ouvrir les vannes au profit du projet « Victor » porté par les groupes Atenor et CFE, devenus propriétaires en 2007 (grâce à l'intermédiaire d'Eurostation, filiale immobilière de la SNCB) d'un terrain situé juste derrière la Tour du Midi. Ils projettent d'y ériger 100.000 m² de bureaux (le PPAS n'en autorisait que 40.000) se déclinant sur trois tours atteignant respectivement chacune 150, 116 et 73 mètres de haut. De quoi donner le vertige et l'envie de fuir aux habitants installés autour de la place Bara.

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

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

Un bouquet de tours, c'est pas un cadeau !

Pour faire passer la pilule, Atenor présente son projet comme un paquet cadeau : un bouquet de tours, ficelées d'un ruban rouge et « *qui invitent la tour du Midi à danser avec elles* ». Mais la pilule ne passe pas car au-delà de sa mono-fonctionnalité, le projet interpelle par sa densité. Alors que la densité du site, avec ses anciens ateliers et bureaux, avait un P/S [3] de 2,43, le projet Victor fait monter ce dernier à 13,84. L'étude urbanistique commandée par Euro Immo Star conseillait, elle, un P/S de 4,32 (ce qui équivaut à un immeuble de 5 étages), soit trois fois moins. Pour monter plus haut, Atenor se joue des réglementations et prévoit au milieu de ses tours une nouvelle voirie menant de rien à rien, dans le seul but de détourner les contraintes du Règlement régional d'urbanisme (RRU) afin de pouvoir se caler sur la hauteur de la Tour du Midi [4].

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

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

Le promoteur a beau nous promettre des tours passives, on se met à douter au vu de son dernier bébé en date : le projet Trebel au quartier européen (32.000 m² de bureaux), qui annonce un amortissement de son bilan carbone au bout de 20 ans d'occupation et s'avère, après analyse, nécessiter plus de 150 ans pour compenser les 6000 tonnes de CO₂ induites par la démolition du bâtiment existant et la construction du nouveau bâtiment [5]. L'argument environnemental manque encore plus de pudeur lorsqu'on sait que ce projet situé auprès de la plus grande gare de Bruxelles et desservi par une multitude de lignes de transport en commun, s'accompagnera de 560 places de parkings. Un comble, alors que l'argument principal utilisé pour vanter l'implantation de bureaux près des gares est de faire diminuer la pression automobile.

Des habitants à l'ombre des procédures

Faut-il le rappeler, le quartier Midi n'est pas qu'un quartier de bureaux. De nombreux habitants vivent dans cet univers inhospitalier. Le projet Victor vient prendre pied sur un terrain déjà pour partie occupé par des immeubles de logements et certains habitants risquent en conséquence de vivre au quotidien à l'ombre de Victor [6]. Or les pouvoirs publics semblent faire bien peu de cas de leur présence. Lorsque plusieurs riverains demandèrent en 2011 d'obtenir un statut d'observateur au sein du comité d'accompagnement

chargé du suivi de l'élaboration du projet – statut accordé régulièrement à des comités d'habitants et encore tout récemment dans le cadre d'un projet au quartier européen –, leur demande fut balayée d'un revers de la main [7].

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

• Claire Scohier & Gwenaël Breës

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

[1] La SNCB et ses filiales Infrabel, B-Cargo, TUC-Rail ; l'ONSS, l'ONEM et le Ministère des Pensions.

[2] Sur la saga liée à l'abrogation des deux PPAS, lire dans cette revue M. Benzaouia et C. Scohier, « Tours de PPAS au Quartier Midi », Bruxelles en mouvements, n° 249, pp. 20-23, lisible sur : www.ieb.be/Tours-de-PPAS-PPA...

[3] Rapport plancher/sol : rapport entre la superficie de planchers et la superficie au sol. Au plus le nombre est élevé, au plus le projet est dense.

[4] Le RRU prévoit que les gabarits doivent rester dans la moyenne de l'îlot. En créant un nouvel îlot par la voirie, Atenor peut conférer à son projet la même hauteur que celle de la Tour du Midi.

[5] Voir l'article sur le site d'IEB : « TREBEL rue Belliard – le PUL en dehors du PUL : les conséquences d'un urbanisme de notables à l'obsolescence programmée » (www.ieb.be/TREBEL-rue-Bellia...).

[6] Voir leur témoignage ci-contre.

[7] Voir le courrier envoyé à ce sujet par les habitants au fonctionnaire délégué de la Région : <http://www.ieb.be/Un-comite-de-quar...>

Un nouveau désastre au Midi ? Il est moins une !

Il y a des situations où l'histoire semble se répéter. Une vingtaine d'années après le lancement des hostilités entre SNCB, Région bruxelloise et promoteurs privés, revoilà, à

peu de choses près, les mêmes acteurs qui semblent vouloir remettre le couvert sur la gare du Midi et ses abords. Comme si leurs ambitions respectives en matière d'immobilier et leurs querelles communes n'avaient pas déjà fait assez de mal au quartier...

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

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

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

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

Le nouveau visage du quartier, son aspect chaotique et perpétuellement inachevé, sont le fruit de ces rapports de force entre acteurs aux intérêts divergents, de cette guerre d'usure à laquelle habitants du quartier et usagers de la gare ont payé un lourd tribut. Si la nouvelle gare n'est pas une franche réussite, que dire de son intégration dans le tissu urbain et de l'aménagement des espaces publics qui l'entourent. La transformation de plusieurs îlots à ses abords n'a fait qu'empirer la situation urbanistique et sociale dans le quartier, tout en laissant béants les problèmes de mobilité.

À l'heure d'écrire ces lignes, la totalité des projets entrepris dans la foulée de

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

On prend les mêmes et on recommence ?

Au terme de deux décennies de gestation douloureuse, on pouvait penser que les appétits immobiliers seraient rassasiés, que le quartier allait pouvoir souffler un peu et bénéficier d'un traitement plus adapté et soucieux de réparer les dégâts urbanistiques plutôt que de développer davantage de fonctions tertiaires. On pouvait espérer que les opérations publiques au Midi feraient l'objet d'une évaluation contradictoire, que des leçons en seraient tirées et que la gestion urbanistique de ce dossier deviendrait plus transparente et démocratique. Mais les derniers événements de cette saga portent à croire qu'il n'en est rien...

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

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

Parallèlement, en 2008, la SNCB annonce son intention de centraliser ses bureaux sur l'assiette du chemin de fer de la gare du Midi, c'est-à-dire le long ou au-dessus des voies. Son souhait : restructurer entièrement ses espaces de bureaux actuellement vides du côté de l'avenue Fonsny, en ce compris l'ancien centre de tri postal, pour y regrouper à terme tous les services du groupe SNCB actuellement disséminés dans le quartier. Une opération qui suppose d'ajouter un nombre important de surfaces de bureaux dans le quartier, et dans le même mouvement d'en vider autant dans le même périmètre. Un grand turn-over en somme, qui paraît signaler l'absence de toute politique immobilière rationnelle et à long terme au sein de la SNCB. Si l'on songe aux bureaux que le groupe occupe avenue Fonsny, tout fraîchement construits après avoir nécessité des années de procédures d'expropriation, ou aux 56.000 m² du *« Midi Atrium »* qu'elle a acheté à peine 8 années plus tôt, avenue de la Porte de Hal, sur un terrain dont un promoteur a vidé et détruit les 45 maisons qui s'y trouvaient pour y laisser un grand terrain vague pendant 10 ans... comment ne pas avoir la sensation d'un énorme gâchis et d'une histoire qui se

répète ?

La SNCB base ses réflexions sur une « étude urbanistique de la gare de Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers », qu'elle a commandée au bureau d'études ARSIS et qui préconise la densification du quartier Midi à hauteur de 350.000 m² supplémentaires dans le périmètre des abords immédiats de la gare, et notamment l'îlot de la gare en construisant sur les voies ferrées. Le groupe ferroviaire ayant déclaré ses nouveaux appétits immobiliers pour le Midi et donné le coup d'envoi d'une nouvelle grande opération de déménagement et de démolition-reconstruction dans le quartier, comment allait réagir la Région ? Les deux instances prirent langue et conclurent un Protocole de coopération impliquant toutes les parties qui développaient jusque là des projets d'aménagement et des visions différentes du quartier (cf plan en pages 6-7) : la SNCB Holding, Eurostation, Euro Immostar, Beliris, les communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles et la Région. La volonté semblait donc être à la concertation et au dialogue pour tenter de définir une approche commune.

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

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

Voilà pour la parenthèse médiatique, assez vite refermée. Mais au-delà de cet effet d'annonce, ce qu'il fallait retenir du projet de la SNCB c'est surtout l'intention de construire 250.000 m² de bureaux neufs, un centre de congrès et un restaurant panoramique, derrière une façade moderne de 550 mètres de long s'étalant jusqu'au pont de la rue Théodore Verhaegen et de la rue des Vétérinaires ! Et par ailleurs, l'idée de réaménager les quadrilatères situés sous les voies de chemin de fer entre la gare et la Petite ceinture (les rues couvertes) : ils pourraient être démolis pour dégager une perspective sur la gare, ou transformés en vaste galerie commerciale menant les touristes vers le centre-ville.

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

Sans surprise, la discorde finira par éclater. En 2011, trois ans après la signature du Protocole de coopération, Charles Picqué fait une sortie dans les médias, déclarant en substance qu'il n'est plus possible de discuter avec la SNCB. « *Notamment parce [qu'elle] est très souvent repliée sur ses seuls besoins, alors qu'elle doit s'ouvrir à*

une réflexion générale sur la ville ». On n'en saura pas plus. Il se murmure que les autorités, sans doute motivées par la perspective d'importantes taxes sur les bureaux et charges d'urbanisme, n'auraient pas cherché à freiner les velléités de la SNCB de créer 250.000 m² de bureaux supplémentaires, tout en conditionnant leur accord à la construction d'autant de nouvelles surfaces de logement dans le quartier. La SNCB aurait dès lors élaboré un projet de reconversion en logement de ses bureaux situés entre la rue de France et la rue Bara. Un projet rendu incertain par la probabilité d'implanter une nouvelle gare souterraine à cet endroit dans le scénario d'un élargissement de la jonction Nord-Midi, et qui nécessiterait l'expropriation de nombreux propriétaires particuliers situés aux abords du site. Un projet dont la Région n'aurait pas voulu, car l'idée de la SNCB est de construire ces logements sous forme de trois tours de 228 mètres de haut (55 étages) ! C'est manifestement cet épisode qui provoqua la rupture des négociations.

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

Tant qu'il y aura des bureaux...

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

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

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

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

Se replonger dans l'histoire des politiques urbanistiques et des luttes immobilières du quartier Midi ne signifie pas qu'il faille tomber dans l'immobilisme, l'impuissance et l'inaction. Un certain nombre d'erreurs ont été commises, il conviendrait d'en tirer les leçons. Mais les acteurs ayant un pouvoir d'influence sur le devenir du quartier sont sensiblement les mêmes qu'à l'époque. La SNCB et ses filiales immobilières n'offrent pas un visage plus rassurant qu'en 1990. Rien n'indique que les promoteurs privés soient mieux disposés à l'égard de la ville et de ses fonctions dites « faibles ». Les communes restent intéressées par l'apport financier que peuvent leur procurer de nouveaux immeubles de bureaux, même si c'est aux dépens du tissu urbain et des besoins du quartier et en dépit de la surabondance de bureaux vides à l'échelle de la région. La multiplicité d'acteurs aux intérêts divergents et un manque récurrent de moyens handicapent toujours la volonté de la Région de maîtriser le développement du quartier. Celle-ci dispose toutefois du pouvoir de planification et de celui d'accorder ou non les permis d'urbanisme, ce n'est pas négligeable. Elle pourrait faire en sorte de rendre son humanité à ce quartier, en s'attaquant aux problèmes de mobilité, en repensant l'espace public et en donnant la priorité au logement. Cela aurait le double avantage de constituer le meilleur accueil possible pour les voyageurs sortant du train, et de satisfaire les habitants.

Mais que lit-on au contraire dans le projet de Plan régional de développement durable (PRDD) qui est actuellement sur la table du gouvernement régional ? Que le Midi est destiné à devenir un « *pôle de développement métropolitain* » accueillant « *les besoins tertiaires liés au rayonnement international de Bruxelles et à ses rôles de capitale internationale* ». Le projet de PRDD soutient explicitement la création d'un « *cluster de bâtiments élevés* », soit des « *tours iconiques* » pouvant jouer le rôle de « *signal urbain* ». Un refrain déjà entendu. Contre tout bon sens, la Région semble vouloir lancer

un nouvel appel d'air à la promotion immobilière, en favorisant même le développement de nouvelles tours.

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

- Gwenaël Breës

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

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

Starchistem

Depuis quelques années, des vedettes de l'architecture dessinent de «grands gestes» à Bruxelles et dans d'autres villes belges... Mais en quoi cette déferlante d'architectes côtés (en bourse ?) est-elle un gage d'intelligence, de démocratie, de durabilité ou de qualité ?

Bruxelles est marquée de longue date par un mouvement chaotique de démolition de son bâti historique. Il fut un temps pas si lointain où tous les grands projets immobiliers étaient portés par quelques sociétés faisant systématiquement appel aux mêmes bureaux d'architecture, lesquels reproduisaient des formes guidées davantage par la rentabilité maximale que par l'intégration dans le tissu urbain. La situation fut à ce point caricaturale que certaines parties de la ville, tel le *quartier européen*, semblent avoir fait l'objet d'une répartition concertée entre quelques promoteurs et architectes avec la bénédiction des pouvoirs publics. Le paroxysme du ridicule fut atteint à la fin des années '80 lorsqu'il fut décidé, intérêt national oblige, que la construction du Parlement européen devait être l'œuvre d'un consensus politique et immobilier : pour contenter tout le monde et pallier l'absence d'un projet public, une société immobilière fut créée avec des banques d'obédiences laïque et chrétienne, ainsi qu'un atelier d'architecture réunissant les habituels bureaux bruxellois. Aujourd'hui, on peut juger sur pièce du résultat...

Cette manie de démolir la ville et cette façon de la reconstruire comme centre administratif et d'affaires a conduit à une architecture glaciale, à un urbanisme mortifère. Des voix se sont élevées contre cette politique des petits arrangements, y compris au sein de la profession des architectes dont émanèrent des revendications destinées à ouvrir ce jeu très fermé. Certaines d'entre elles finirent par aboutir parallèlement à l'arrivée aux affaires d'une nouvelle génération d'architectes et d'urbanistes. Prenant exemple sur la France, Bruxelles se dota d'une Agence de développement territorial et, s'inspirant de la Flandre, créa un poste de Maître architecte. Des dispositifs censés garantir une *vision cohérente*, des *bonnes pratiques* architecturales et la *qualité* des formes produites, même si ces instances dépendent directement du pouvoir politique et ne remettent pas en cause les grandes options prises

en termes de programme et d'affectations.

Le recours à des concours internationaux fut aussi présenté comme une manière de s'assurer de la *qualité* des grands projets. Mais dans un pays où les autorités se complaisent dans un discours sur leur incapacité à produire une architecture publique (le chantier du Berlaymont avec ses années de retard et l'explosion de ses coûts, est toujours pris en exemple à ce propos), ce type de procédure a relativement peu d'impact. Quand bien même elle en aurait, il reste à savoir qui définit cette notion de *qualité* et comment...

A défaut de répondre à ces épineuses questions, les décideurs urbains semblent s'être accordés tacitement pour adopter une pratique répandue ailleurs et supposée éviter la médiocrité. Il s'agit de faire appel à des architectes internationaux, dont l'aura de gourou résulte souvent d'un début de carrière marqué par l'opposition à un système opaque et technocratique, dont la réputation s'est forgée sur une réflexion intellectuelle, un discours démocratique, social, écologique ; sur une démarche et un engagement progressistes, prônant l'innovation, refusant l'uniformisation et le conformisme ; sur une approche dépassant le strict cadre de la discipline architecturale en y intégrant des aspects culturels et artistiques. Ce sont souvent de prestigieuses commandes publiques (musées, instituts, cités, théâtres, opéras, palais de justice,...) qui ont contribué à les rendre célèbres.

Il en va ainsi de Jean Nouvel, connu notamment pour son implication dans la création du Syndicat français de l'architecture, d'une Biennale de l'architecture ou encore dans l'organisation de contre-concours lors de projets publics. Son approche pluridisciplinaire l'a amené à développer des activités parallèles, notamment dans la scénographie ou le design, en concevant par exemple des objets et emballages pour des produits de consommation plutôt chics. Anciennement défenseur du patrimoine industriel, Nouvel milita pour la sauvegarde des anciennes usines Renault de l'île Séguin à Boulogne-Billancourt... où il projette désormais d'ériger un nouveau *morceau de ville* composé notamment de 5 tours, dont 4 de bureaux. Autrefois pourfendeur de l'Ordre des architectes et des barons de la profession, il est aujourd'hui à la tête d'une entreprise internationale qui construit à tour de bras gratte-ciel de bureaux, centres de congrès ou hôtels, de Paris à Barcelone, d'Abu Dhabi au Qatar, de New York à Tokyo, s'accommodant des desideratas de ses clients (même si les cahiers de charges empêchent d'emblée tout projet décent, socialement et écologiquement non nuisible) et des procédures pas toujours démocratiques ayant mené à sa propre désignation.

«*Mon credo, c'est le dialogue avec les habitants et leur culture, dans le but de faire plaisir*», dit-il. Mais à qui s'agit-il de faire plaisir ? Sollicité pour construire une tour de 50 millions d'euros pour la police à Charleroi, Nouvel va surtout laisser sa marque à Bruxelles où la SNCB a fait appel à lui pour transformer la gare du Midi en vaste complexe de 550 mètres de long, comprenant 250.000 m² de bureaux, un centre de congrès et un restaurant panoramique, flanqué d'un édifice transparent haut de 120 mètres en forme de V... Dans un quartier qui a déjà été amplement démoli pour y ériger 300.000 m² de bureaux, voilà certainement de quoi faire plaisir aux habitants.

L'Espagnol Santiago Calatrava, quant à lui, a offert à Liège, ville de 200.000 habitants, la plus grande gare TGV d'Europe au terme d'un chantier de 9 ans qui vit exploser les coûts de construction (de 161 à 500 millions d'euros, sur les deniers de la SNCB) et fut le prétexte à raser les îlots voisins : «*La cohabitation entre la gare et le quartier n'est plus possible*» déclara celui qui s'apprête maintenant à remettre le couvert à Mons. En 2001, c'est son collègue Hollandais Rem Koolhaas qui vint au secours d'institutions européennes soucieuses de redorer leur image à Bruxelles : il préconisa de penser en termes de sigles et de transformer le drapeau européen en code barre, comme

s'il s'agissait de vendre l'image d'une marque. En 2008, c'est au tour du Français Christian de Portzamparc d'être convoqué par les autorités pour redessiner la rue de la Loi afin de mieux satisfaire les appétits immobiliers dans un *quartier européen* arrivant à saturation ; dans la foulée, il est embauché par un promoteur pour dessiner 2 tours de bureaux dans le même quartier, et 3 autres ayant la même fonction du côté de la gare du Midi.

Ces *iconoclastes* autoproclamés ont donc parfaitement intégré l'économie de marché et relayent le discours ambiant, justifiant la course à la hauteur et à la densification que se livrent les grandes villes. Les bâtiments ou les plans d'urbanisme qui leur sont commandés servent avant tout à ériger des «*emblèmes d'un nouvel élan métropolitain*» comme l'exprime avec emphase le maire de Paris. Ce qui importe, c'est de symboliser la puissance d'une firme, d'un pays, d'une région ou d'une ville qui se pensent comme des marques et veulent exprimer leur *dynamisme* et leur attractivité à travers des immeubles tape-à-l'œil comparables à des logos. Les superstars de l'architecture suivent servilement cette logique de marketing qui vise à transformer les villes en capitales d'affaires et de tourisme, les gares en cathédrales ultra-modernes. Dans le champ institutionnel et médiatique, la seule évocation de leur nom donne légitimité et standing à des projets titanesques, comme si leur signature devait suffire à éteindre tout débat et tout esprit critique. Mais pourquoi leur ferions-nous confiance ? Nageant comme des poissons dans l'eau d'un secteur immobilier qui condense la grande majorité des affaires de corruption dans le monde, ils portent en revanche peu d'intérêt aux besoins des populations locales et des usagers. Bombardés experts de villes qu'ils connaissent à peine, ils ont maintes fois montré le peu de cas qu'ils font des conséquences urbaines, humaines et environnementales de leurs projets, de leurs coûts de construction et d'entretien exorbitants, de leur pseudo-durabilité, et même de leurs finitions parfois bâclées...

Il est grand temps de chercher le chemin d'une véritable architecture publique, d'intérêt général, qui soit enseignée, critiquée, débattue, concertée. La ville est une affaire trop importante pour être laissée aux mains d'une poignée d'hommes d'affaires à la pensée utilitariste, ou d'un *star system* qui produit des exercices formels pour magazines de papier glacé et vend de l'architecture comme du *branding* ou de la publicité.

- Gwenaël Breës

Article paru dans le n°3 de « [Kairos](#), journal antiproductiviste pour une société décente ».



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.

- [La bataille du canal](#) | 20 minutes

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 stratégies 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...

La Cité perdue

Création sonore de [Radio Panik](#) | 2006-2007 | Montage: [Gwenaël Breës](#) | Mixage: [Irvic D'Olivier](#) | En coproduction avec [l'Atelier de Création Sonore Radiophonique](#) | Avec la collaboration de [Bruxelles Nous Appartient – Brussel behoort ons toe](#), [Plus Tôt Te Laat](#), et les archives de la RTBF | Avec le soutien du Fonds d'Aide à la Création Radiophonique de la Communauté française de Belgique.

Un quartier populaire « assaini » pour faire place à une zone de bureaux. Un projet qui met 50 ans à se réaliser... le temps d'entrer en désuétude. Un chantier qui dure 25 ans, pour construire des bâtiments occupés pendant 20 ans. Une cafétaria où l'on peut asseoir plus de gens qu'à Forest-National. Des couloirs de 300 mètres de long. Un jardin moderniste rebaptisé « Parc Paradis » par ses usagers les plus assidus. Une esplanade où le vent souffle si fort qu'il devient prétexte à la construction de nouveaux immeubles. Un Etat qui se détrouse lui-même au profit de promoteurs privés. Une Cité administrative sans fonctionnaires. Une jonction ferroviaire qui ne cesse de donner lieu à des projets mégalomaniacs tout au long de son trajet. Un bout de ville réaménagé cycliquement. Une mémoire qui s'étiolle. Une histoire qui se répète...

De la Porte de Schaerbeek d'autrefois au grand chancre d'aujourd'hui, de l'Etat centralisé à la Belgique fédéralisée, l'histoire de la Cité administrative est comme

ses proportions : hors normes. C'est cette tranche de l'urbanisme bruxellois que conte ce documentaire en deux parties, à travers une déambulation à plusieurs voix dans les entrailles de la Cité...

Partie #1: Histoire d'une utopie d'Etat | 59 minutes

Avec les voix de: Thierry Decuyper, Caroline Deman, Jean Demannez, Irvic d'Olivier, David Jamar, Michel Jaspers, Tamara Joukovsky, Fabrice Kada, Frederik Leers, Aymeric Lehembre, Vincent Matyn, Benoit Moritz, Luc Schuiten, Carine Thibaut, Nicolas Torres, Guido Vanderhulst, des fonctionnaires de la Cité administrative, des habitants du quartier des Bas-Fonds, des usagers du Parc Paradis...

[La Cité perdue \(Partie #1: Histoire d'une utopie d'Etat\)](#)

Partie #2: Le tour du propriétaire | 60 minutes

Avec les voix de : André, Gwenaël Breës, Antoine Crahay, Thierry Decuyper, Caroline Deman, Michel Jaspers, Frederik Leers, Tamara Joukovsky, Vincent Querton, François Robert, Luc Schuiten, Henri Simons, Nicolas Torres, des fonctionnaires de la Cité administrative...

[La Cité perdue \(Partie #2: Le tour du propriétaire\)](#)

MapRAC

MapRAC était un week-end de réflexion du 19 au 21 mars 2004 visant à stimuler le débat public (inexistant) autour de la reconversion du site de la Cité Administrative et d'apporter une réflexion constructive sur la ville. Les organisateurs (City Mine(d), diSturb, Bureau Vers plus de bien être et Gwenaël Breës) tentaient par là de générer un dynamisme d'action et de réflexion quant aux enjeux que ce site représente, de proposer des alternatives au cours actuel des événements.

L'objectif du week-end était d'aboutir à un document graphique permettant à la fois de synthétiser la situation de la Cité Administrative actuellement et de proposer une série de pistes d'utilisation du site à courts et longs termes. La volonté est de diffuser largement ce document dans le but de conscientiser à la fois les Bruxellois et les décideurs politiques.

Le projet fut baptisé MapRAC : Map en référence à la carte, résultat graphique synthétique ambitionné à l'origine du projet mais aussi en référence au projet barcelonais MAPAS1 ayant inspiré la méthodologie de travail du week-end. RAC sont les initiales pour Rijks Administratief Centrum.

Le week-end a rassemblé plus ou moins 150 personnes concernées par le devenir de ce site en particulier et de la Ville en général, tant des architectes que des urbanistes, des sociologues, des historiens, des géographes, des artistes, autant gens de terrains que théoriciens, issus du milieu associatif ou académique, ...

Le week-end s'est déroulé en deux phases, la première consacrée à l'état des lieux du site selon 5 axes/ateliers thématiques (architecture, procédure, mobilité, urbanisme, sociologie).

La seconde s'est basée sur ces constats afin d'entamer la construction d'une série de visions alternatives du site d'une part à court et d'autre part à long terme. Durant ce week-end, les questions suivantes ont entre autres été soulevées : La question

de la mixité des fonctions : dans la mesure où le logement, les équipements et les bureaux ont des cycles de vie différents, la mixité des fonctions a l'avantage de préserver le site d'un abandon total et simultané tous les 20 ans. Sera-t-elle garantie dans les nouveaux projets ? La question du patrimoine, et plus particulièrement du patrimoine moderniste auquel appartient la Cité : Faut-il préserver ce patrimoine ou, comme c'est la tendance actuellement, l'effacer et reconstruire ?

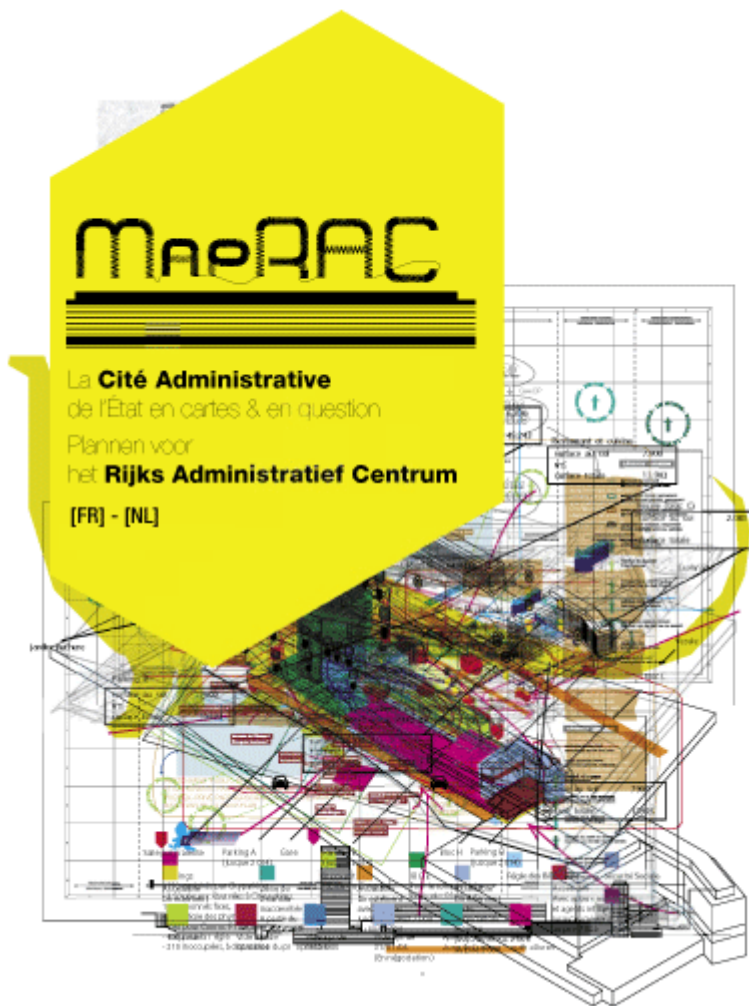
La question de la mobilité, centrale dans la perspective du réaménagement de ce nœud où se superposent de nombreux axes de transports mais dont l'accessibilité n'est paradoxalement pas excellente. La question enfin d'une possible utilisation du site à court terme, des risques et conséquences possibles.

La publication

La synthèse des différents ateliers a été publiée à 10.000 exemplaires sous forme d'un journal cartographique et d'un site web. La structure du journal reflète le week-end : la première partie regroupe les synthèses des ateliers « état des lieux », la seconde reprend les visions à court et long terme. Il s'agit donc de la trace d'un travail collectif, finalisé par les différents responsables d'atelier et les graphistes engagés dans la réflexion depuis le début.

Plusieurs projets concrets ont suivi les réflexions produites lors de ce WE entre autres le Festival PleinOPENair qui a expérimenté de nouveaux usages du site la Cité Administrative durant l'été 2004.

[Visiter le site](#) et [télécharger le journal en pdf](#).



Façadisme, choucroute et démocratie

Un film de Gwenaël Breës | 2002 | 44'

Trois mots qui se déclinent autour de l'histoire d'une saga immobilière: l'implantation des bâtiments du Parlement européen au coeur de Bruxelles... **"Façadisme"** : pratique architecturale consistant à intégrer une ancienne façade dans un bâtiment moderne. **"Choucroute"** : terme architectural, désigne une conserve patrimoniale devenue anachronique en cours de fermentation urbanistique. **"Façadisme démocratique"** : pratique politique consistant à intégrer un appareil démocratique dans un ensemble qui ne l'est pas...

"Bruxelles cultive l'art sans pareil d'un accueil simple et chaleureux, grâce à l'atmosphère que seuls savent créer les Bruxellois". Cette phrase de Jacques Delors, l'ancien Président de la Commission européenne, s'affiche sur des panneaux géants à Bruxelles. Ce film s'attache plus précisément à l'histoire d'un voisin encombrant, arrivé en 1992 à Bruxelles : le Parlement européen, alias le "Caprice des dieux".

C'est au terme d'une longue saga politico-immobilière que cette "Maison de tous les citoyens européens" s'est implantée dans les murs d'un prétendu "Centre international de congrès", en plein cœur de la ville. Ici, la parole se calcule en secondes et chaque jour quelques 626 députés, des centaines d'assistants, questeurs, fonctionnaires et

autres agents s'agitent dans un colossal ensemble de 370.000 m2, censé symboliser l'entente entre les peuples.

Mais l'entente avec le peuple du quartier est une affaire plus difficile !

Et l'élargissement politique à dix nouveaux pays membres annonce aussi... un élargissement immobilier.

[Télécharger le film en Dvix.](#)