

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

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 Biestebroeck, 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.

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'appropriier 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 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 inconséquences 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

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...

Neerpede, Tour & Taxis et Gare de l'Ouest

Trois courts métrages sur des lieux et quartiers de Bruxelles en proie à un nouveau développement urbanistique : Neerpede, Tour & Taxis et Gare de l'Ouest.

Réalisés par Gwenaël Breës, Axel Claes, Kodjo Degbey, Dominik Guth et Mathieu Haessler dans le cadre du [PleinOPENair](#) 2008 .

- **La gare de l'Ouest | 10 minutes**
- **Tour & Taxis | 9 minutes**
- **Neerpede | 11 minutes**

Quand la SNCB fait de la spéculation

La mutation, durant les dernières décennies, des services publics en « entreprises publiques autonomes » a parfois de sérieux effets de bord. En imposant à la SNCB une politique agressive de valorisation de son patrimoine, l'Etat fédéral met à mal d'autres politiques publiques.

La SNCB est le plus gros propriétaire de réserves foncières en zones urbaines. De ces réserves foncières dépend notamment la politique de logement dont on sait l'urgence dans plusieurs villes du pays, et notamment en Région bruxelloise. Reste que l'utilisation de

ces réserves foncières est tout sauf simple pour les organismes publics chargés de construire du logement. Son contrat de gestion impose en effet à la SNCB de vendre au plus offrant, imposant des prix sur lesquels ne savent pas toujours s'aligner les organismes publics. Mais au-delà des contraintes définies par le contrat de gestion, au-delà aussi d'une relative démission du pouvoir politique fédéral qui pourrait jouer son rôle d'actionnaire et rappeler la SNCB à plus de mesure, la SNCB elle-même fait manifestement des excès de zèle.

Arrivée du TGV à Bruxelles...

C'est dès la fin des années 1980 que se manifestent les premières prémices de cette évolution larvée de l'objet social de la SNCB. En 1989, la décision d'implanter un terminal TGV à Bruxelles, annoncée par le ministre Herman De Croo (VLD) s'accompagna de l'obligation pour la SNCB, endettée, de rentabiliser les travaux par le développement de projets immobiliers aux abords de la gare du Midi. C'est aussi à cette période que la SNCB constitua la société Eurostation (filiale à 100%) : un bureau d'études destiné à réaliser des études architecturales et urbanistiques pour la conception et la réalisation des « terminaux ».

En publiant les esquisses d'un projet démesuré pour le terminal du Midi – en partie sur des terrains ne lui appartenant pas et en l'absence de toute concertation avec les pouvoirs locaux –, la SNCB a créé un appel d'air et a donné le coup d'envoi de la spéculation privée sur le quartier.

Une véritable bataille foncière s'ensuivit, opposant la SNCB et son bras immobilier d'une part, les promoteurs et la Région bruxelloise d'autre part, chacun ayant ses propres ambitions immobilières. La Région refusa d'octroyer les permis de bâtir à la SNCB, tandis que celle-ci riposta, soutenue par le Ministre Jean-Luc Dehaene, en menaçant de ne pas installer le terminal TGV au Midi. Eurostation finira même par exproprier plusieurs maisons du côté de la rue de France, ainsi que l'îlot de l'ancienne usine Côte d'Or... pour des motifs « d'utilité publique », ça va de soi. La construction d'un gigantesque parking ainsi que d'importantes surfaces administratives venant s'ajouter à la suroffre de bureaux à Bruxelles, ces espaces furent finalement occupés par des ministères fédéraux. À cette occasion, on a pu assister à un épisode déplorable où la Région et la SNCB, qui ne se voyait pas comme « une œuvre charitable » [1], se sont renvoyés la responsabilité du relogement des habitants expulsés...

L'accalmie n'interviendra qu'en 1996. Aujourd'hui, Région bruxelloise et SNCB semblent avoir enterré la hache de guerre. En témoigne, un nouveau protocole de coopération récemment conclu entre les deux parties dans le cadre du Plan de développement international de Bruxelles. Ce document prévoit la restructuration complète de la gare du Midi et la construction de nouveaux bureaux à ses abords (Eurostation projetée, en partenariat avec le promoteur Atenor, d'édifier une nouvelle tour du côté anderlechtois de la gare), donnant toute latitude d'action à la filiale de la SNCB pour réaliser le projet, en ce compris le réaménagement des espaces publics. Quand on sait qu'Eurostation véhicule une vision purement « ingénierale » et fonctionnaliste de la ville, l'habiliter à agir comme développeur immobilier dans les quartiers jouxtant les gares est réellement problématique.

Mais la « paix des braves » est toute relative, d'autant qu'elle est sujette aux conflits politiques entre différents niveaux de pouvoir. « Le fédéral reprend d'une main ce qu'il donne de l'autre » explique un expert proche du dossier. L'Etat finance en effet la Région bruxelloise via les fonds Beliris (gérés par la Ministre Laurette Onkelinx, PS), mais anéantit cette aide en faisant payer le prix fort pour les terrains

SNCB. De sorte que des outils publics en viennent à jouer les uns contre les autres.

Ainsi en va-t-il du combat qui a lieu autour du site de Schaerbeek-Formation, la plus importante réserve foncière de Bruxelles, appartenant à la SNCB. Pour tenter d'acquérir ces terrains, la Région a créé en 2005 la Société d'acquisition foncière (SAF). En 2007, le gouvernement régional (PS-CDH-Ecolo) décidait – bien que Schaerbeek-Formation soit inscrite comme une « zone d'intérêt régional à développement différé » – qu'il convenait d'y construire un stade de football... avec l'argent de Beliris. Mais c'était sans compter sur l'intervention du Fonds des infrastructures ferroviaires (FIF), créé il y a quelques années pour sortir la SNCB du poids de sa dette historique. Présidé par une proche de Didier Reynders (MR), le FIF a récemment lancé son propre appel à candidatures en vue de désigner un ou plusieurs partenaires pour le développement de Schaerbeek-Formation. Pas opposé à l'idée d'un stade, le FIF souhaite aussi y voir ériger un centre commercial, des infrastructures événementielles et touristiques, un musée d'art contemporain, des bureaux et des logements...

... et à Liège

À Liège, Euro Liège TGV, la filiale de la SNCB, a exproprié à tout va, ainsi que l'y autorise l'invocation de « l'intérêt public », autour de la nouvelle gare des Guillemins conçue par la star internationale de l'architecture Santiago Calatrava. Motif de ces expropriations ? Les « nécessités du chantier ». Reste qu'une rue entière – la rue Bovy – a notamment été expropriée par Euro Liège TGV, rue dont les maisons restent à ce jour debout alors que les travaux de la gare touchent à leur fin. Les nécessités du chantier ont bon dos.

Dans le même temps, forte du poids dans le dossier que lui donnent ces expropriations, Euro Liège TGV a engagé un bras de fer avec les autorités communales en vue d'imposer un plan d'aménagement du quartier que la plupart des urbanistes considèrent comme antédiluvien [2] : selon ce projet, dessiné lui aussi par Calatrava, il s'agirait rien moins que de raser tout le quartier situé entre la gare et le fleuve pour construire un plan d'eau monumental bordé de deux barres d'immeubles. Au-delà de son projet lui-même, de la négation du quartier existant qu'il représente, c'est la méthode qui interpelle : en cherchant à imposer ses vues dans le débat urbanistique, la société ferroviaire sort là encore clairement de son rôle – celui de transporter des voyageurs.

Quoi qu'il arrive, cependant, là comme ailleurs, la SNCB devrait sortir gagnante de l'opération. Selon toute vraisemblance, le prix de l'immobilier connaîtra en effet une sérieuse envolée et, désormais principale propriétaire des terrains situés aux alentours de la nouvelle gare, la SNCB sera la première à en profiter.

• Gwenaël Breës & François Schreuer

Article paru dans le [n°55 de la revue « Politique »](#) (juin 2008).

[1] « Premiers expropriés en gare du TGV », in Le Soir, 30 janvier 1992.

[2] Lire Philippe Bodeux, « Les urbanistes français stupéfiés », in Le Soir, mercredi 15 novembre 2006.

Dans 10 jours ou dans 10 ans...

Chronique d'une "revitalisation urbaine", 1989-2008...

Un film de Gwenaël Breës | 2006-2008 | 89'

[FR] Des politiques qui parlent de mixité et de rénovation urbaines et ne jurent plus que par le "public-privé". Des architectes qui semblent se partager la ville. Une "ville durable" où la production de nouveaux bâtiments est une perpétuelle nécessité et où les immeubles finissent par être plus longtemps en chantier qu'occupés. La "revitalisation" d'un quartier "stratégique" de Bruxelles: celui de la gare du Midi... Ou comment des pouvoirs publics, aveuglés par le mirage de l'Europe et des bureaux, tentent depuis 15 ans de modifier la sociologie et le tissu urbain d'un quartier populaire et historiquement immigré. Malgré le désintérêt des promoteurs privés et une crise du logement grandissante, les autorités communales et régionales s'évertuent à vouloir implanter un "mini Manhattan" dans ce quartier du bas de Saint-Gilles. Les habitants du Midi se retrouvent ainsi, depuis 15 ans, dans la ligne de mire de leurs propres représentants politiques locaux, désireux de les faire déguerpir de leur maison. À bon compte.

Plus d'infos sur : <http://film.quartier-midi.be> | [Télécharger en Divx.](#)

[EN] As all neighbourhoods adjacent to today's major international railway stations, Brussels Midi is undergoing significant change. In official parlance, it is going through "urban revitalisation". Others see it rather as a case of social cleansing. What's peculiar about it is the brutality of the change as well as its extreme slowness, despite the "high urgency" of the "public utility service" invoked by the town's authorities to expropriate the flats and set up a "little Manhattan" made up essentially of hotels and office buildings (that will be entrusted to private investors). But despite apparently having all the trumps, the architects of this public/private partnership seem unable to bring the scheme to a successful conclusion. And the nightmare of the inhabitants, victims of a war of attrition, has been turning into an eternity. A court has held several times that the project was a violation of human rights.

More info : <http://film.quartier-midi.be> | [Download on Divx.](#)