



50<sup>e</sup> École urbaine – 9 et 10 mai 2019

# Éléments pour un projet de nouvelle Charte d'action urbaine

Mis en débat à l'occasion du 50<sup>e</sup> anniversaire de l'ARAU

---

## **ARAU 50+ : genèse et poursuite des actions d'analyse et de formulation d'alternatives en vue d'assurer la ville habitée**

La Charte urbaine de l'ARAU date de 1970. Presque 50 ans après sa rédaction, il convient de resituer les perspectives de l'association dans le processus historique qui permet d'en comprendre l'évolution et de les replacer dans le contexte actuel. En soumettant ce texte à la critique, l'ARAU souhaite l'enrichir afin d'en faire une feuille de route tournée vers l'avenir de l'urbanité à destination de tous les Bruxellois.

## **La ville comme patrimoine**

---

Depuis le Moyen-Âge en Europe, au temps du capitalisme marchand, les villes ont été les outils et lieux, moteurs crescendo prépondérants du développement économique, social, culturel et politique ; en constituant des réseaux urbains. La « forme » urbaine n'est donc pas une question d'esthétique et d'idéologie architecturales, elle engage l'ensemble des rapports sociaux.

Au 19<sup>e</sup> siècle, le développement du capitalisme industriel s'est opéré pour partie hors des villes, parfois sous forme de pseudo-villes.

Enfin, à partir du milieu du 20<sup>e</sup> siècle, nombre de villes ont été dégradées sous une triple pression : la voiture individuelle généralisée ( $\geq 1950$ ) et les autoroutes ; une mutation tertiaire avide (avec abandons puis conquêtes de quartiers entiers) ; l'idéologie urbanistique ad hoc, lotissant à coup de « zonings » (parachutés de l'aménagement du territoire dans une perspective purement spatiale déconnectée

de tout tissu social). La démolition est allée de pair avec la rurbanisation du réseau urbain (dissout dans un « ni ville ni campagne ») ; et le développement de l'idéologie « pavillonnaire », celle de « la villa 4 façades », micro-château « pour tous ». À ces pressions, plus récemment s'est ajoutée la « touristification », notamment de centres urbains, qui vise davantage le consommateur que l'habitant.

L'ARAU entend réaffirmer que la ville est patrimoine européen.

## **Droit aux urbanités / droit à la ville**

---

La proximité et une certaine densité urbaines sont des garants de droits effectifs en matière de citoyenneté (les acquis des révolutions démocratiques), de culture, d'accès aux services collectifs ainsi qu'en matière de logement et de déplacements à un coût maîtrisé.

Dans le cas bruxellois, la population de l'ensemble des 19 communes a cru historiquement jusqu'en 1968 (1.079.181 habitants) ; elle a ensuite diminué jusqu'en 1994 pour atteindre son niveau le plus bas depuis la seconde guerre mondiale (949.070) ; et l'augmentation a repris pour dépasser 1.200.000 habitants en 2018. Ces mouvements sont allés de pair avec une dualisation : synthétiquement, les riches et les pauvres restent et continuent à arriver tandis que les ménages à revenus intermédiaires quittent la ville. De son côté, l'ARAU a promu, dès 1972, l'hypothèse « Bruxelles 1,5 million d'habitants », pour la ville habitée et contre les banlieues de nulle part, contre les « autoroutes urbaines » qui ramènent quotidiennement des dizaines de milliers de banlieusards en voiture jusqu'au centre-ville.

Bruxelles a été de 1918 jusqu'en 1974 le premier arrondissement industriel du pays. Premier également pour le secteur banques et assurances, et les administrations liées à la fonction de capitale nationale-fédérale. L'OPA sur les fonctions de capitale européenne et de siège de l'OTAN a ensuite accentué la poussée tertiaire qui, au demeurant, a caractérisé l'évolution économique générale.

Au sol, il s'est agi d'un basculement de l'Ouest industriel vers l'Est de la ville, et notamment de l'arrivée de bureaux dans les quartiers « résidentiels ». L'option de l'ARAU pour une ville habitée a conduit à soutenir la résistance, en particulier les mouvements opposés aux tours, spécialement celles de bureaux, symptômes d'une double spéculation, sur la densité et sur l'affectation. Parallèlement, l'ARAU plaide pour le maintien d'affectations et de réserves de terrains industriels.

En matière politique, l'arrondissement dit de Bruxelles-Capitale a été englobé dans Bruxelles-Région. Il s'agit en fait d'une Ville-Région dont l'autonomie a été crescendo, et a suivi le mouvement du fédéralisme belge à partir de 1974. L'ARAU a continûment soutenu l'avènement d'une autorité démocratique, élue, en charge de ce territoire (l'Agglo après 1971, puis surtout la Région après 1989). Concrètement il

fallait en outre un plan pour « le tout » ; et un plan public, débattu, non secret : le départ fut donné, en 1976, avec le projet de Plan de secteur et la procédure dite de publicité-concertation. Procédure qu'il a fallu défendre contre la réaction des municipalistes (Ville de Bruxelles en tête) et les tentatives autoritaires-bureaucratiques de faire régresser le contrôle public (à travers les réformes successives du CoBAT).

En matière de déplacements, le « tout à la voiture » était le choix déclaré des autorités dans les années 1950-60 : pour des autoroutes de pénétration jusqu'à un mini-ring à l'intérieur du pentagone; contre les lignes de tram en faveur du bus et du pré-métro, puis du métro lourd de manière à dégager la place pour les voitures, et parfois mener des opérations de rénovation au bulldozer comme avec le métro en tranchée ouverte à Molenbeek. Avec cet exemple sous les yeux, l'ARAU après avoir initialement soutenu le métro au nom de la priorité aux transports publics, a contesté le plan métro de 1975 et notamment le projet de doubler l'axe Est-Ouest (en passant par les Marolles). L'option défendue est d'inverser les priorités : le piéton d'abord, puis le cycliste, puis l'utilisateur des transports en commun et enfin l'automobiliste ; avec un mot d'ordre, « des petits trams partout tout le temps » (1980) et la revendication d'un Code de la rue (1988).

## **Axe 1 – Logement**

---

Dans les années 1960-70, l'état d'une part notable du parc des logements était encore la première préoccupation : insalubres, sous-équipés, sur-occupés, ... « les taudis » devaient être éliminés par « assainissement ». Au bulldozer, la « rénovation » signifiait alors « déportation » des habitants. C'est seulement au début des années 1970 qu'une bataille idéologique amena une hybridation : rénovation « douce » (plutôt que « lourde »), « réhabilitation », la bataille de la Marolle notamment mit en avant l'idée que pour un même budget, il fallait « plutôt rénover deux logements que d'en (re)construire un ». Cette option, soutenue par l'ARAU (né pour soutenir les Marolliens), confortait celle de la défense du « tissu urbain » et anticipait sur celle de l'écologie des matériaux (démolir et reconstruire signifie un gaspillage, une double facture énergétique pour la fabrication de ciment, d'acier, de briques, de verre ...).

En cinquante ans, le souci pour les taudis s'est estompé à mesure que la réparation et les mises à niveau (avec ou sans primes régionales) ont été tant bien que mal effectuées. Au demeurant, il n'y a plus de recensement. Des taudis, il en reste pourtant. S'est ajoutée plus récemment la nécessité d'améliorer la performance énergétique, spécialement pour les logements modestes où le défaut d'isolation pèse sur les budgets de chauffage.

L'ARAU a plaidé continûment pour le maintien et la réalisation de logements partout, d'autant que le rebond démographique a soutenu une hausse continue, injustifiée et nuisible des prix, générale en domino pour les 65% de locataires

bruxellois actuels, tant à l'achat qu'à la location. Il s'est agi de défendre une fonction faible sur les marchés immobiliers. Spécialement, la part du logement social, bloquée autour de 8% depuis des lustres, aurait dû et doit être augmentée dès lors que la pauvreté s'accroît et se maintient autour de 15-20% (voire davantage) dans la ville dualisée que Bruxelles est devenue.

La mixité fonctionnelle est l'objectif déclaré des planificateurs depuis le projet de Plan de secteur de 1976, bien que ce dernier ait surtout confirmé et fixé de facto un vaste Central Business District, un pur zoning de bureaux Belliard-Loi au Quartier Léopold. Outre la médiocrité urbanistique de ce quartier dit européen, les échecs du Quartier Nord et du Quartier Midi montrent aussi les limites de spéculations sans un effort de planification. Ci et là des tours de bureaux, amorties après trente ans, sont maintenant promises à démolition et à une reconstruction mixte (moyennant 20% d'augmentation des superficies permise par les plans, rendement financier à l'avenant).

La « mixité sociale », lointain héritage du christianisme social du XIXe siècle, a d'autre part servi de voile pudique à une stratégie rarement avouée qui vise, en résumé, à garder les ménages riches, ramener tant qu'il se peut les couches « moyennes » et pousser les pauvres au diable. Au demeurant, elle est généralement invoquée à propos des quartiers pauvres ; dans les quartiers cossus, l'arrivée de pauvres et de logements sociaux est généralement combattue – pas de mixité sociale en vue. Les édiles locaux préfèrent des habitants qui paient des taxes, ne coûtent presque rien en services sociaux et se contentent d'animations.

La migration continue des ménages aux revenus intermédiaires hors de Bruxelles doit toutefois rappeler que la ville-région est au centre d'une conurbation qui couvre pratiquement toute la Belgique au Nord du sillon Sambre et Meuse ; que 75% des résidents en Belgique sont propriétaires d'un logement ; et que la démographie n'y est pas galopante. Le secteur de la construction est de ce fait dominé par des micro-entreprises intervenant sur des micromarchés, avec des prix relativement bas.

Toutefois, la situation bruxelloise, avec ses 65% de locataires est pratiquement à l'inverse et les prix y sont pratiquement au double du reste du pays. Si on veut enrayer le processus d'appauvrissement observé, il faudra tôt ou tard freiner le dérapage des prix, des loyers notamment, instaurer un contrôle de ceux-ci. Et agir prioritairement sur le segment du marché le plus bas.

## **Axe 1 – Logement : Lignes d'intervention**

1. Réinstaurer le recensement qualitatif des logements ;
2. Lutter plus pro-activement contre le phénomène des logements vides et à l'abandon en sanctionnant les propriétaires défaillants ou indécents ;
3. Favoriser le logement dans les zones administratives du PRAS et en particulier dans le Quartier Léopold, dans l'Est du Pentagone, dans le Quartier Nord, dans le Quartier du Midi et dans le « décentralisé » (en deuxième couronne où, sauf exception, les bureaux n'auraient jamais dû être admis à s'installer) ;
4. Développer le logement social (objectif 15 % sur l'ensemble de la Région, 30% dans les projets publics, 20% dans les projets privés) ;
5. Démolir les tours de bureaux, prévoir des PPAS remettant en question le principe du « droit acquis » aux gabarits extravagants et aux vastes parkings ;
6. Viser la régulation et l'encadrement des loyers pour refroidir les marchés.

## **Axe 2 – Mobilité**

---

À la période de la création de l'ARAU, les habitants découvrent que les autorités poursuivent et amplifient les travaux des années 1950 (notamment réalisés pour l'Expo de 1958). Et qu'il ne s'agissait pas seulement d'un plan de nouvelles pénétrantes et de rings pour l'automobile, mais encore d'autoroutes en pleine ville en important les normes américaines entre autres pour les largeurs de bandes. Dans cette idéologie, démolir la ville n'est pas un souci, puisqu'elle n'existe pas... C'est pourquoi les viaducs peuvent passer à la hauteur des fenêtres des chambres, boulevard Léopold II ou boulevard Reyers.

La résistance a pu s'appuyer sur la nouvelle donne politique de la régionalisation et de dirigeants plus sensibles au cadre de vie... En préambule, l'Agglomération impose en 1975 au Ministère des Travaux Publics le recours à un permis d'urbanisme pour le viaduc Debroux, ce qui n'était pas le cas auparavant. Ces actions se font souvent contre les Ministères nationaux (Travaux Publics et Communications) et les communes. Malgré une forte opposition des comités, le viaduc Léopold II a été remplacé (en 1984) par un tunnel, ruineux à l'égal de celui

de la Porte de Hal. Par contre le démontage récent du viaduc Reyers (N.B. contesté par l'ARAU dès sa construction en 1971-72) signale la première réussite d'une option de boulevard urbain.

La compétence Travaux Publics ayant été régionalisée après les autres (en 1989), une sorte de pensée fossile issue du corporatisme des Ponts & Chaussées se maintient. Tout en se réjouissant qu'ils existent, il faut regretter que les plans de mobilité soient restés séparés longtemps des plans d'urbanisme et d'aménagement. Iris I (1998), Iris II (2010) et encore récemment GoodMove (2019) ne sont pas étroitement inclus dans les versions successives du PRD (depuis 1995), et du PRAS (depuis 2001). Et donc ne priorisent pas les options positives.

Depuis quelques années, la saturation automobile est devenue globale et touche les autoroutes à peu près partout, en particulier hors des villes. À proximité de Bruxelles, la partie Nord du ring est en embouteillage à peu près continu et la région flamande entend l'élargir alors qu'à Paris l'institution « périph » est remise en cause. Malgré les intentions des plans successifs de réduire le trafic à Bruxelles, il faut constater le peu de progrès en la matière : la voiture reste omniprésente, la pollution par les gaz et poussières et par le bruit ont dépassé les seuils sanitaires. La limitation de vitesse à 70 puis 50 km/h et en zones 30 s'impose progressivement.

Pour les transports en commun, l'option automobile et autoroutière de l'après-guerre est d'abord allée de pair avec le recul de l'offre et de l'usage de transport en commun (de 382 millions de voyages en 1950 à 170 millions en 1970), et avec le démantèlement partiel du réseau des trams en faveur des bus à partir de 1950. Le pré-métro sous la rue de la Loi s'est ajouté en 1969, avec l'ambition de créer un réseau de métro bien que la taille (moins de 1,5 million d'habitants) et la densité de la ville (sauf à Saint-Josse et Saint-Gilles, environ 30.000 habitants/km<sup>2</sup>) rendaient notoirement cette ambition peu adaptée. Alors que la première ligne en double Y du métro Est-Ouest avait été inaugurée en 1976, les autorités ont commencé à parler de « métro léger » (Cudell et Thys en 1985-86, ainsi que l'Agglo et la Conférence des Bourgmestres).

À partir de la création de la Région en 89, la revanche du tram a commencé. Elle fut tempérée par la volonté persistante du lobby routier et automobile de dégager la voirie, ce qui conduisit à bétonner des doubles tunnels route-métro comme autour du Pentagone à la Porte de Hal.

La revanche du tram se réalise avec l'achat de nouveaux matériels : trams à plancher bas, véhicules de plus grande capacité (T2000, T3000 et T4000), aménagement de sites propres. Elle est malheureusement accompagnée par le choix d'un réseau fortement « hiérarchisé » – c'est-à-dire fonctionnant par rabattements sur le métro avec de multiples ruptures de charge, alias correspondances – plutôt qu'un réseau « maillé ». Ce choix est voulu pour « remplir » un métro dans une ville de densité moyenne.

L'enjeu actuel concerne en effet la transformation, ou non, du pré-métro Nord-Sud en métro sur cet axe, de la station Albert au Sud jusqu'à Bordet au Nord. L'ARAU a pu contribuer à rouvrir le débat, la facture financière et urbanistique apparaissant de plus en plus insupportable à quelques responsables politiques et à des habitants, de plus en plus nombreux, et incrédules face à l'option « RollsRoyce pour tous » que symbolise le métro.

Pour les vélos, la suppression généralisée des pistes sur les boulevards entreprise dans les années 1950 semblait dans les années 1960-70 signifier une condamnation définitive : la pluie, le relief furent désignés comme autant de vices rédhibitoires. S'ajoutèrent l'insécurité et la pollution générées par le trafic automobile croissant. Néanmoins l'impasse du tout-à-la-voiture amena bien plus tard, sous la pression d'associations de défense du vélo en ville, à une lente réhabilitation : l'inflexion peut être remarquée par l'inscription, par la Région, d'itinéraires cyclables régionaux (ICR) au PRD de 1995, suivie de lentes réalisations (50 % du réseau ICR réalisés en 2017), faute de volonté politique réelle.

Enfin pour les piétons, c'est une reconquista qui s'est imposée progressivement avec l'adoption d'un « plan piéton » et d'une attention accrue pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. L'impulsion est venue des quartiers habités : l'introduction des *woonerven* d'inspiration néerlandaise (alias zones résidentielles et zones de rencontre) dans le Code de la route en 1978 (puis en 2004) donna un signal important. Il y s'agit bien d'une cohabitation organisée, à ne pas confondre avec la ségrégation excluante des piétonniers commerciaux ou touristiques, souvent mal inspirée. La nécessité d'un Code de la rue demeure, qui pourrait inclure nombre des apports du Manuel des espaces publics bruxellois publié par la Région (1995).

Jusqu'en 1989, tant les projets d'aménagement des espaces publics que les politiques de circulation, dites aujourd'hui de mobilité, étaient caractérisés par une absence de vision incluant l'ensemble des modes de déplacement. Avec l'élaboration d'un Plan régional des déplacements (Iris 1 de 1998), d'un premier contrat de gestion avec la STIB (en 1991), d'un Manuel des espaces publics bruxellois (en 1995) et par la suite d'un Plan Vélo, d'un Plan Piétons, la Région a tourné la page d'une partie des politiques antérieures. Concrètement, les espaces publics sont requalifiés, l'offre de la STIB est nettement accrue et une modération des vitesses de circulation préconisée. Ce qui reste à changer, c'est le développement dogmatique du métro, le blocage sur le péage urbain, le mirage des parkings de dissuasion et l'augmentation continue de l'offre de stationnement liée aux projets immobiliers publics et privés et qui aspire un trafic nouveau.

Les compétences fédérales en la matière posent également problème : croissance continue du nombre de voitures de société et sous-financement du chemin de fer, en particulier dans son offre intra-bruxelloise. Deux questions intimement liées à l'exode continu vers la Flandre et la Wallonie de 10.000 bruxellois chaque année, maintenant la navette à un niveau record.

## Axe 2 – Mobilité : Lignes d'intervention

1. Mettre en place la « ville sans voiture », c'est-à-dire celle où il est aisé et agréable de vivre sans posséder de voiture ;
2. Réduire la pression automobile : réduire le nombre de voitures et le nombre de km parcourus ;
3. Refuser l'élargissement du ring ;
4. Pacifier la vitesse des voitures et des autres modes afin d'assurer la sécurité des usagers y compris les piétons face aux cyclistes et aux trottinettes ;
5. Valoriser le « pré-métro » dans la limite des infrastructures souterraines existantes (sans le convertir en métro lourd) et développer un réseau maillé de lignes de tram ;
6. Réaliser le RER dans la ville, multiplier les gares SNCB ;
7. Promouvoir la reconversion des pénétrantes et des voies express en boulevards urbains ;
8. Mettre en œuvre une forme d'internalisation du coût du trafic : péage urbain ou taxe kilométrique ;
9. Revoir à la baisse les normes de parking pour les immeubles neufs ;
10. Renoncer aux projets de parkings publics ;
11. Programmer une reconversion progressive des infrastructures routières souterraines ;
12. Supprimer les trémies de tunnels dans les parcs urbains : Botanique et Cinquantenaire et sur les avenues : avenue Louise et moyenne ceinture...
13. Multiplier les aménagements favorables à la pratique du vélo ;
14. Appliquer le principe STOP dans tous les aménagements ;
15. Multiplier les rues scolaires.



### Axe 3 – Patrimoine, culture et tourisme

---

Le débat sur la ville ne peut être réduit à une opposition de modèles, « modernistes » < > « traditionalistes ». Hors de cette simplification étroite, la société civile persévère à développer une critique citoyenne face aux projets publics et privés et des règles pour défendre et augmenter le droit aux urbanités, au-delà des effets de mode.

Dans les visions « modernistes », formulées en première moitié du 20<sup>e</sup> siècle, le patrimoine bâti se réduit à quelques « monuments » isolés sur un désert plus ou moins verdurisé. À Bruxelles, de plus, la protection de ce patrimoine plafonnait vers zéro (274 bâtiments en 1989). Cette carence s'inscrivait bien dans le contexte de bruxellisation (la destruction de la Maison du peuple de Horta en 1965, pour édifier à la place une tour de bureaux est exemplaire du processus, après la démolition de la maison Aubecq en 1950 ; constructions de tours avenue Louise avec le PPA de 1970).

Le chant ultime de cette doctrine fut le « façadisme » des années 1980.

L'inertie et l'absence de volonté s'exprimaient également en vacuité administrative : la matière étant réputée « biculturelle », c'est au sein des ministères siamois de l'Éducation nationale qu'une poignée de fonctionnaires oubliés avaient à s'en soucier. L'option régionale fut prise en 1989, avec le soutien des défenseurs bruxellois, flamands et francophones du patrimoine puis, de plus en plus, la pression d'une opinion publique de plus en plus large.

La vision de la préservation du patrimoine put ainsi évoluer, comme elle l'avait fait au plan international, vers la protection du tissu urbain, comme écrin des monuments d'abord, pour lui-même ensuite. Avec la Charte de Venise (1964), avec l'action d'un Malraux en France, on était passé à la protection de villages et quartiers entiers, même sans monuments. S'ajoute également aujourd'hui une exigence de protection des paysages. Sous ces aspects, il y a convergence avec la critique de la rénovation au bulldozer (axe 1 – Logement). Et première traduction urbanistique au projet de Plan de Secteur (1976) qui comprend des ZICHE, zones d'intérêt culturel, historique et esthétique, encore que celles-ci soient peu contraignantes. La nouvelle notion de périmètres d'embellissement s'est ajoutée seulement avec le PRDD de 2018. Elle pourrait donner un essor à la reconnaissance patrimoniale d'espaces publics (penser à l'exemple symbolique de l'avenue du Port devant Tour & Taxis).

Un autre effet de la régionalisation fut de dynamiser un régime d'inventaires articulé à la protection des monuments classés. Le nombre de ceux-ci est passé à 841 + 128 ensembles en 2014

Le cadre légal et réglementaire régionalisé a permis de structurer l'action administrative (ordonnance de 1993), y compris celle de la CRMS.

L'initiative associative, notamment l'inventaire fondateur de SintLukasArchief (1975-1979), et le prix de la Pioche d'Or (1985), a été laborieusement relayée : en 2019, l'inventaire du patrimoine architectural n'est toujours pas achevé. Et depuis 2009, la pétition citoyenne pour le classement n'est plus obligatoirement suivie d'une enquête d'ouverture de classement.

Les progrès observés ont donc aussi été entachés de reculs. L'inculture du personnel politique ne s'est pas évaporée. Le poids des idéologues « modernistes » de la spéculation immobilière non plus. Heureusement, la mobilisation de l'opinion publique reste forte. C'est ainsi que la réforme du CoBAT cuvée 2018 a réduit la valeur contraignante des avis de la CRMS, dont « l'avis conforme » a toutefois été sauvé in extremis au Parlement régional.

Les acteurs du tourisme régionalisé se sont montrés globalement des soutiens de la politique de protection – il vaut mieux avoir quelque chose à montrer aux touristes. Mais la vision « événementielle » ou touristifiée n'est pas souvent en harmonie avec une ville habitée-habitable, ni même respectueuse des monuments sur lesquels elle jette unilatéralement son dévolu – voir le *Beer Belgian World* à la Bourse par exemple.

### **Axe 3 – Patrimoine : Lignes d'intervention**

1. Achever les inventaires dans toutes les communes et rendre l'inventaire scientifique réglementaire ;
2. Relancer une dynamique de classement et établir des zones de protection autour des biens classés entre 1985 et 1993 ;
3. Restaurer la force de la pétition citoyenne en obligeant le Gouvernement à faire ouvrir une enquête de classement ;
4. Renforcer la force contraignante des ZICHEE ;
5. Valoriser le réseau d'axes structurants patrimoniaux et sensibiliser Bruxelles Mobilité et la STIB aux enjeux patrimoniaux en organisant des échanges préalables avec la CRMS ;
6. Mettre sur pied une cellule active de coordination avec la Régie des Bâtiments de l'État et la Communauté française ;
7. Agir sur les poches de spéculation, en particulier dans la zone UNESCO ;
8. Donner un nouvel élan à la poursuite des infractions ;
9. La mise en œuvre de l'Ordonnance Patrimoine culturel (mobilier et

immatériel) doit être inclusive ;

10. Initier des débats publics sur l'affectation future des biens emblématiques : prisons, casernes, dont Petit Château, hospice dont hospice Pacheco, Bourse, Palais du Midi,...
11. Publiciser le débat sur l'opportunité et la pertinence des futurs choix muséaux de la Région ;
12. Encadrer l'événementiel et les animations commerciales ;
13. Développer la formation aux métiers du patrimoine ;
14. Ouvrir une « Maison du Patrimoine ».

#### **Axe 4 – Démocratisation, contrôle citoyen, institutions bruxelloises**

---

L'ARAU s'est constitué en un double mouvement : pour le contrôle citoyen et pour la Ville-Région.

Le contrôle citoyen s'est construit contre l'urbanisme clandestin des années 1950-60, celui des arrangements discrets entre promoteurs immobiliers et bourgmestres, échevins ou ministres. Le mot d'ordre « Publicité, sauvegarde du Peuple », héritage de la Révolution française, a connu une victoire historique avec le dispositif des enquêtes publiques qui, depuis 1976, structurent tout le droit de l'urbanisme régional. En substance, quand une construction projetée peut modifier sensiblement la situation existante en dérogation aux plans en vigueur, elle est annoncée par affiche rouge et enquête publique ; quiconque peut alors demander à être entendu par une commission d'avis, dite « de concertation » (de fait, entre administrations devant le public) et y faire valoir objections et variantes. Délibérément, l'ARAU (et Inter-Environnement Bruxelles) ont refusé la proposition du politique de « participation » structurelle à cette commission d'avis. Mieux vaut une pression externe et publique que les compromissions.

La concertation n'est pas toujours appréciée par une génération d'auteurs de projet (qui assurent craindre un « tribunal du peuple »), la période récente a vu ressurgir une tendance à limiter les enquêtes publiques, réputées trop lourdes ; et la tentation de multiplier les « coups partis », et les retraits-reprises de demandes de permis qui signalent la persistance d'un refus profond du contrôle des habitants et même de l'État de droit.

Simultanément, la revendication d'une Ville-Région s'est construite contre l'État belge, ses autoroutes, son métro, ses bureaux), d'une part, et contre les 19 baronnies que forment les communes, d'autre part. L'existence de l'Agglomération (1970-1989) en avait donné le goût. L'ARAU et les comités d'habitants ont expérimenté non

seulement la nécessité de se fédérer (dans Inter-Environnement Bruxelles en 1974), mais aussi celle de disposer d'un plan et d'un interlocuteur pour l'ensemble urbain régional. A minima, il importe de ne pas reporter chez le voisin les autoroutes et tours de bureaux. La création de la Région en 1989 constitua un saut qualitatif incontestable, malgré les limites du programme, les résistances des municipalistes et les blocages-inerties des grosses communes.

Le sort de celles-ci est mis en cause par leurs propres agissements et les spécificités incompréhensibles qu'elles cultivent. La solution radicale d'une fusion est souhaitée depuis longtemps par l'ARAU, combinée avec la reconnaissance d'une quarantaine de conseils de quartier (objectif : environ 30.000 habitants chacun, pour la proximité tant vantée). La piste berlinoise d'un *StadtLand* et de *Bezirke* avec des compétences urbaines doublées mérite également d'être examinée, la Région recevant les compétences d'une 20<sup>e</sup> commune (ou 41<sup>e</sup>).

Une telle réforme permettrait d'enrayer l'inertie des pratiques féodales de certaines communes en donnant corps à de nouvelles initiatives de participation citoyenne tant au niveau de la ville-région que des quartiers. L'objectif de faire de Bruxelles la ville la plus démocratique du monde s'organise autour des concepts de justice sociale et de lutte contre la menace du réchauffement climatique.

#### **Axe 4 – Démocratie : Lignes d'intervention**

1. Les documents, décisions et budgets du Gouvernement régional et des collèges communaux doivent être rendus publics ;
2. La démocratisation doit être promue, de concert avec les associations et le monde académique ;
3. Des formes d'initiatives citoyennes doivent être encouragées ;
4. La participation du public en urbanisme doit être ouverte, plus en amont, sur les programmes et avant-projets et maintenue dans un cadre formalisé public ;
5. Une rationalisation des limites et des compétences communales doit être initiée ; les compétences d'intérêt régional comme la mobilité ou la politique du logement doivent être intégralement transférées à la Région ;
6. Le cumul des mandats n'est pas admissible.