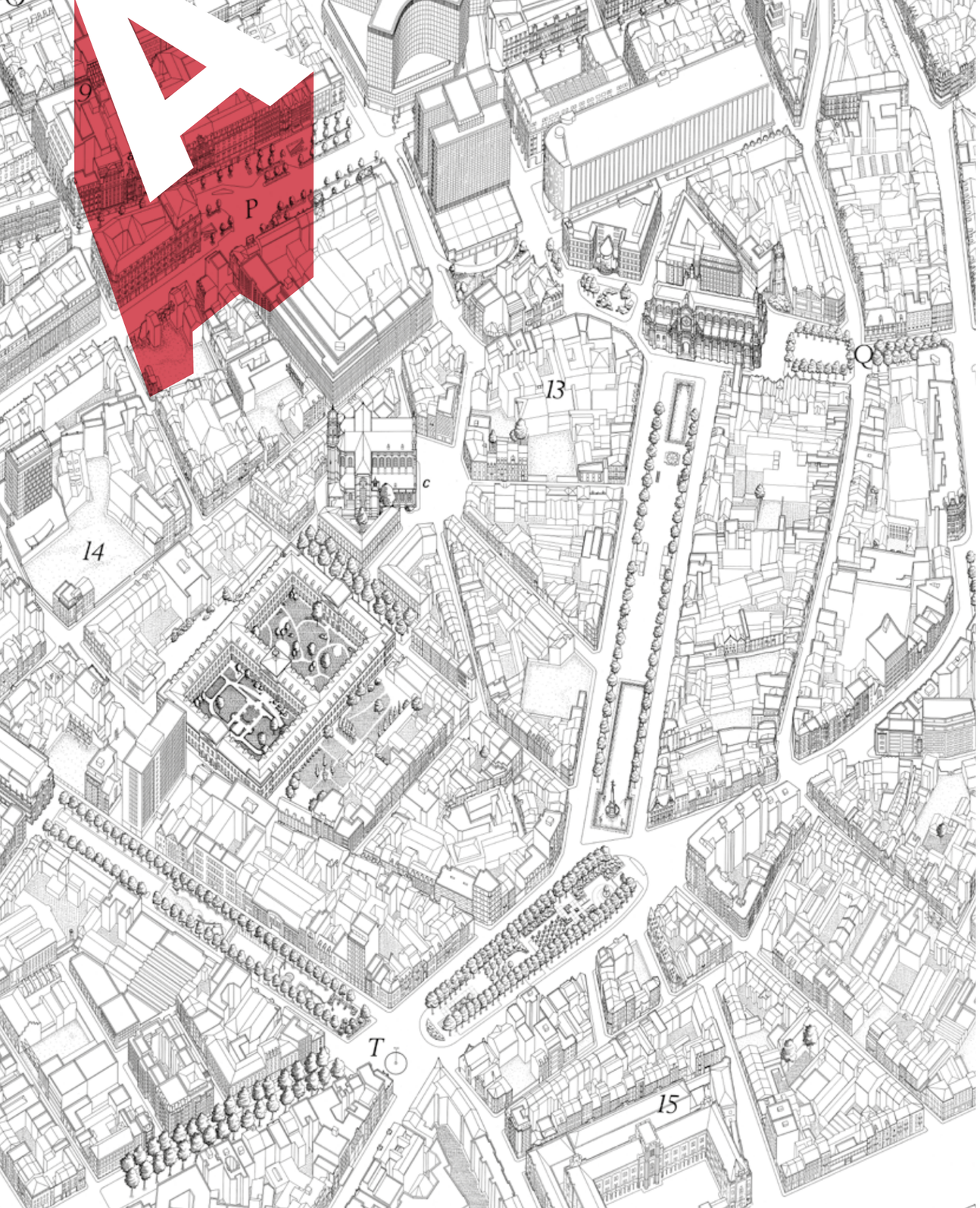
Atelier de Recherche et d'Action Urbaines
1969 – 2019

50

BATAILLES **ANS**



La démocratie ne donne pas au peuple le gouvernement le plus habile mais elle fait ce que le gouvernement le plus habile est impuissant à créer : elle répand dans tout le corps social une inquiète activité […], une énergie qui n'existent jamais sans elle et qui, pour peu que les circonstances soient favorables, peuvent enfanter des merveilles.

Alexis de Tocqueville, *De la démocratie en Amérique*,
tome I, (1835) deuxième partie, chapitre VI

À l'occasion de son cinquantième anniversaire, l'ARAU a estimé intéressant de se pencher sur les principaux dossiers qui ont jalonné son histoire depuis sa création en 1969 jusqu'à aujourd'hui. Nous avons confié cette plongée dans nos archives à un jeune historien, en lui proposant de relever ce défi au travers d'une sélection de cinquante rubriques décrivant, chacune, les enjeux ayant justifié l'intervention de notre association. Mission d'historien mais aussi d'entretien de la mémoire qui rend justice à ceux qui initièrent, durant cinquante ans, la plupart des thèmes qui animent aujourd'hui les actions et les débats consacrés au devenir de la ville et de ses habitants. On ne construit pas la ville sur des sables mouvants, fussent-ils innovants. Ce recueil aidera les militants de la (et des) cause(s) urbaine(s) à asseoir leurs convictions sur des fondations ancrées dans notre histoire.

À la lecture de ces descriptions, difficile de ne pas être manichéen quand on constate la pression constante exercée sur la ville par la promotion immobilière et la complaisance avec laquelle les autorités publiques tentent d'adapter la ville à ses velléités : on déroge aux plans d'urbanisme quand on ne les modifie pas pour les adapter aux desiderata des promoteurs ; on réduit la protection du patrimoine à leur irrespectueuse prétention ; on cherche à limiter le rôle et l'influence des associations d'habitants (et on cadenasse les administrations en y postant ses pions...). Ce n'est pas le moindre intérêt d'avoir rassemblé ces 50 descriptions : faire apparaître, au fil des cas exposés, les lignes de force d'une politique de la ville qui, au-delà de cette complaisance, révèle sa faiblesse non seulement économique mais aussi idéologique et sa dépendance à la logique destructrice et versatile du marché.

Cette réalité met aussi en lumière le rôle essentiel des associations dans la révélation des mécanismes sous-jacents et opaques qui orientent un certain nombre de décisions urbanistiques dont les habitants comprennent souvent mal le bien-fondé. La reconnaissance de l'importance de la vie associative dans le fonctionnement même des mécanismes politiques démocratiques, à travers les mesures particulières de publicité, fait partie des acquis majeurs dont l'ARAU peut se vanter. La pérennité et l'amélioration de ce système suppose une vigilance sans faille et une résistance aux tentatives de récupération institutionnelle de cette liberté associative à travers des mécanismes de participation instrumentalisés par les autorités ou par des officines privées rétribuées par ces dernières.

Ce qui transparaît encore de ces 50 dossiers, c'est le lourd tribut payé par Bruxelles aux orientations urbanistiques infligées par l'État national à sa capitale avant la reconnaissance effective du fait régional en 1989. En prenant leur destin en main, les Bruxellois ont commencé à s'affranchir de la tutelle nationale mais, les séquelles de la période précédente, de près de 40 ans, ont durablement dégradé la ville, favorisé, voire promu, l'exode urbain et laissé des traces dans l'esprit de bon nombre de décideurs bruxellois

acquis à ladite modernité vantée par l'*american way of life* et dont on mesure aujourd'hui le caractère destructeur pour la ville... et pour la campagne et, au-delà, pour la planète.

Alors qu'il avait été le plus élevé du pays, le revenu moyen par habitant à Bruxelles est aujourd'hui le moins élevé des 3 régions. Cette réalité n'est pas anodine. Elle expose la ville à l'appétit de ses voisins qui l'instrumentalisent tout en refusant de contribuer financièrement et sans contrepartie à son développement. Notre conviction, selon laquelle une bonne ville est le terreau qui permet le développement et l'émancipation des individus, impose de mobiliser plus que jamais les habitants et les associations autour des enjeux urbains essentiels et, parmi ceux-ci, la lutte contre la pauvreté qui isole, divise, marginalise, exclut, pousse au repli. Cette lutte passe prioritairement par la reconnaissance du droit à un logement décent pour tous et l'allocation des moyens matériels, humains et budgétaires indispensables pour l'atteindre. À cette urgence sociale il faut impérativement ajouter ce qui alarme les spécialistes depuis plus de quarante ans, qu'on semble découvrir aujourd'hui et dont on mesure enfin les risques imminents et les dangers, à savoir : l'urgence climatique.

À l'issue de cet exercice qui situe l'activité de notre association dans un contexte historique et urbanistique mouvant, on peut enfin constater la pertinence des principaux thèmes qui ont motivé son activité tout au long de ces cinquante années et qui tournent essentiellement autour de quatre objets : le logement, la mobilité, la citoyenneté et le patrimoine. Il s'en dégage une vision - et non une image - de la ville qui met l'habitant au centre du projet urbain ce qui justifie la poursuite inlassable de notre travail.

Marc Frère
Président de l'ARAU

DYNAMIQUE DE L'ACTION URBAINE HISTOIRE ET PERSPECTIVE

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 19e 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 20e siècle, nombre de villes ont été dégradées sous une triple pression : la voiture individuelle généralisée (≥ 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.

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 crû 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 terrain 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 1970, 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 contre 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 (Plan Tekné de 1962 puis Plan B.1 de 1971) ; 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).

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 ». La « rénovation » au bulldozer 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 (et en particulier en soutien aux 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 bureau, 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.

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 et les rayons de courbure. 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 la règle auparavant. Ces actions se mènent 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 (NB - 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 des plans d'urbanisme et d'aménagement. Iris 1 (1998), Iris 2 (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 dépassent toujours 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 (exceptés certains quartiers, notamment à Saint-Josse et Saint-Gilles) 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 et au boulevard Léopold II.

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 à 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 près de 40.000 Bruxellois chaque année, qui maintient la navette à un niveau élevé.

Patrimoine, culture et tourisme

Le débat sur la ville ne peut être réduit à une opposition de modèles ou d'images, « 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 XXe 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 ; idem pour la tour « bleue » avenue Louise en 1972, après la démolition de la maison Aubecq en 1950).
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 (néerlandophones et francophones) du patrimoine puis, de plus en plus, avec 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. 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 d'axes structurants patrimoniaux 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 Sint-LukasArchief (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 projet de *Beer Belgian World* à la Bourse par exemple.

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 IEB) ont refusé la proposition du politique de « participation » structurelle à cette commission d'avis. Mieux vaut une pression externe et publique que les compromissions.

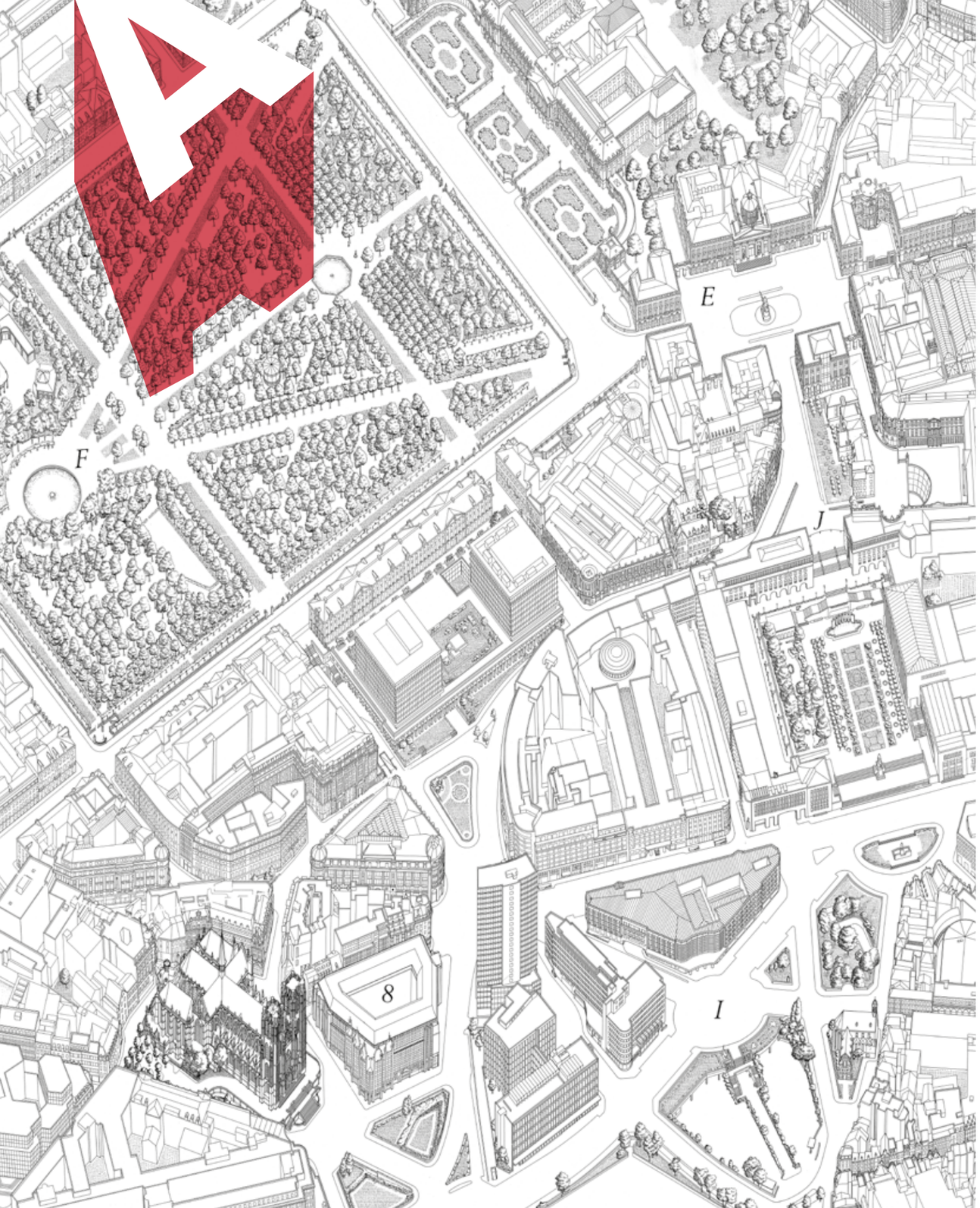
La concertation n'est pas toujours appréciée par une génération d'auteurs de projet (qui assurent craindre un « tribunal du peuple ») : la période récente a vu ressurgir une tendance à limiter les enquêtes publiques, réputées trop lourdes et la tentation de multiplier les « coups partis », et les retraits-reprises 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 IEB 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.

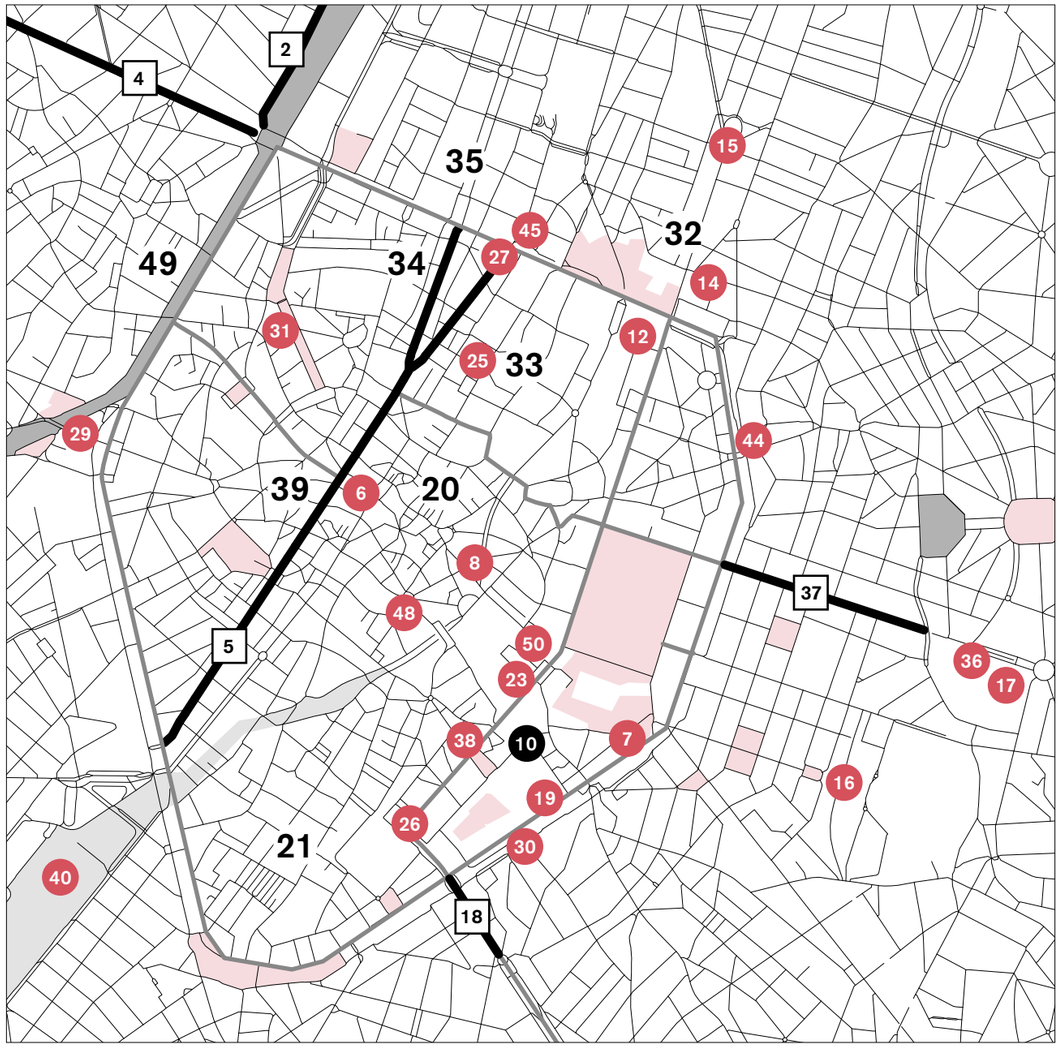
Le sort de celles-ci est mis en cause par leurs propres agissements et les spécificités incompréhensibles qu'elles cultivent. La solution radicale d'une fusion est souhaitée depuis longtemps par l'ARAU, combinée avec la reconnaissance d'une quarantaine de conseils de quartier (objectif : environ 30.000 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 20e commune (ou 41e).

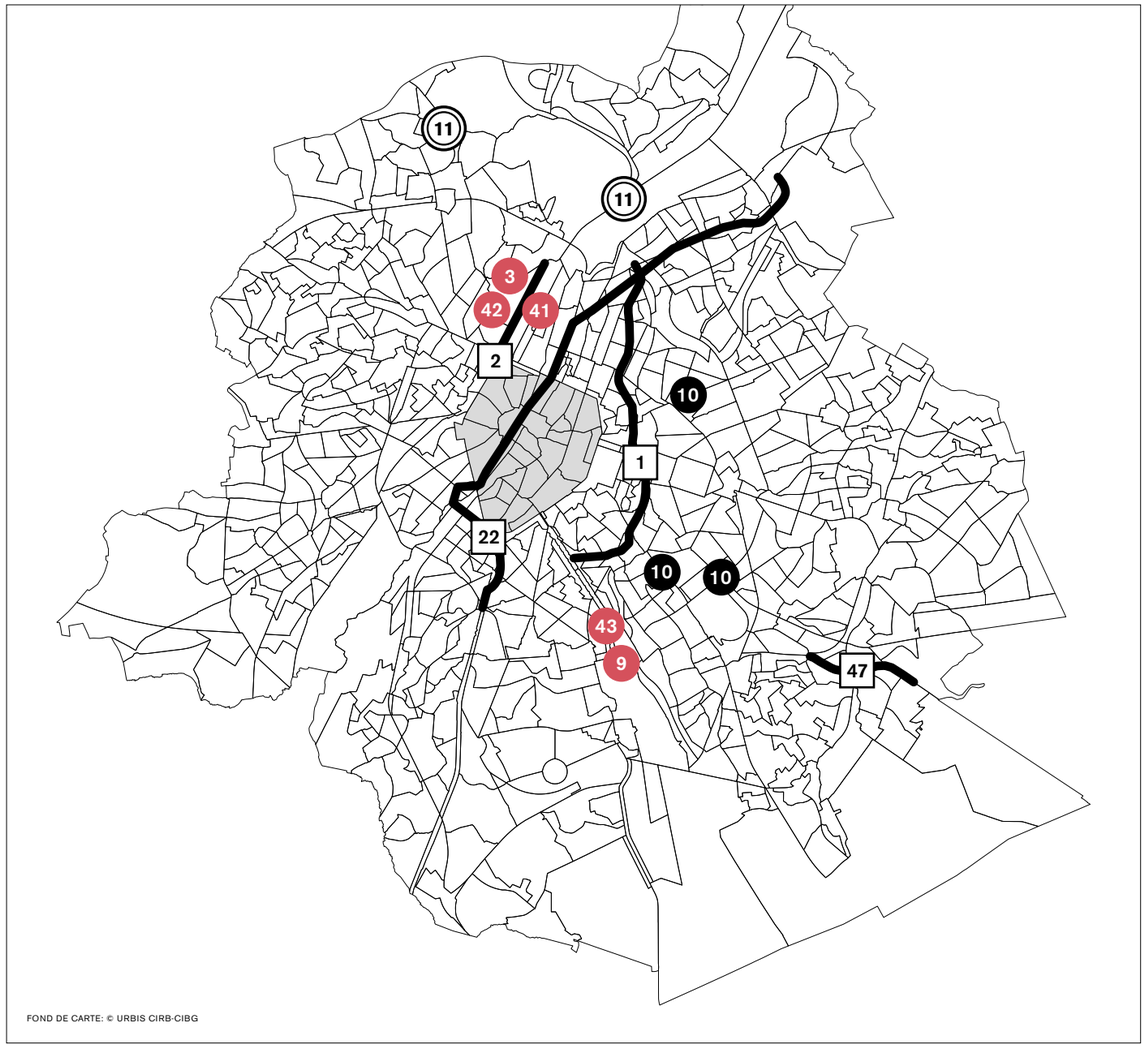
Une telle réforme permettrait d'enrayer l'inertie des pratiques féodales de certaines communes en donnant corps à de nouvelles initiatives de participation citoyenne tant au niveau de la ville-région que des quartiers. L'objectif de faire de Bruxelles la ville la plus démocratique du monde s'organise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

ARAU : 50 ANS DE RECHERCHE ET D'ACTION URBAINES



50 DOSSIERS DE RECHERCHE ET D'ACTION URBAINES





Localisation des dossiers

1. Autoroute du Maelbeek
2. Avenue du Port
3. BILC
4. Boulevard Léopold II
5. Boulevards du centre
6. Bourse
7. Brederode – Pépinière
8. Carrefour de l'Europe
9. Carrefour Legrand
10. Casernes
11. Centres Commerciaux
12. Cité Administrative de l'Etat
13. Des petits trams partout et tout le temps
14. Église du Gesù
15. Église Sainte-Marie
16. Espace Léopold
17. Extension CEE
18. Comines-Froissart Goulet Louise
19. Hôtel Wittouck
20. Ilot Sacré
21. Marolles
22. Métro Nord
23. Musée d'Art Moderne
24. Patrimoine pavé
25. Place des Martyrs
26. Place Poelaert
27. Place Rogier
28. Plan de secteur
29. Porte de Ninove
30. Pro Winko Toison d'Or
31. Quai aux Briques 62
32. Quartier Botanique
33. Quartier du Marais
34. Quartier Jacqmain

Localisation des dossiers

35. Quartier Nord
36. Résidence Palace
37. Rue de la Loi
38. Sablon
39. Saint-Géry
40. TGV - Gare du Midi
41. Tour Atenor
42. Tour et Taxis
43. Tour ITT
44. Tour Madou
45. Tour Rogier
46. Tourvilles
47. Viaduc des 3 fontaines - Herrmann-Debroux
48. Vieille Halle aux Blés
49. Vieux Molenbeek
50. Villa Hermosa

Légendes

Lieu

35 Quartiers

10 Casernes

11 Centres commerciaux

Axes

01

AUTOROUTE DU MAELBEEK

Le Maelbeek est un petit ruisseau capricieux, affluent de la Senne, dont les eaux s'écoulent en traversant Ixelles, Etterbeek… du sud vers le nord. Ses abords sont progressivement urbanisés dès le XIXe siècle. Le cours d'eau passe désormais dans un pertuis souterrain et seuls les étangs situés sur son parcours[1] rappellent les paysages anciens de la vallée. L'axe qui préoccupe les habitants et qui fait l'objet du projet d'autoroute débute au niveau de la place Flagey, suit la rue Gray jusqu'à la Place Jourdan, longe le parc Léopold et emprunte la Chaussée d'Etterbeek jusqu'au Square Marie-Louise. Le projet d'autoroute va de pair avec un projet de collecteur-réservoir élargi au prétexte des inondations.

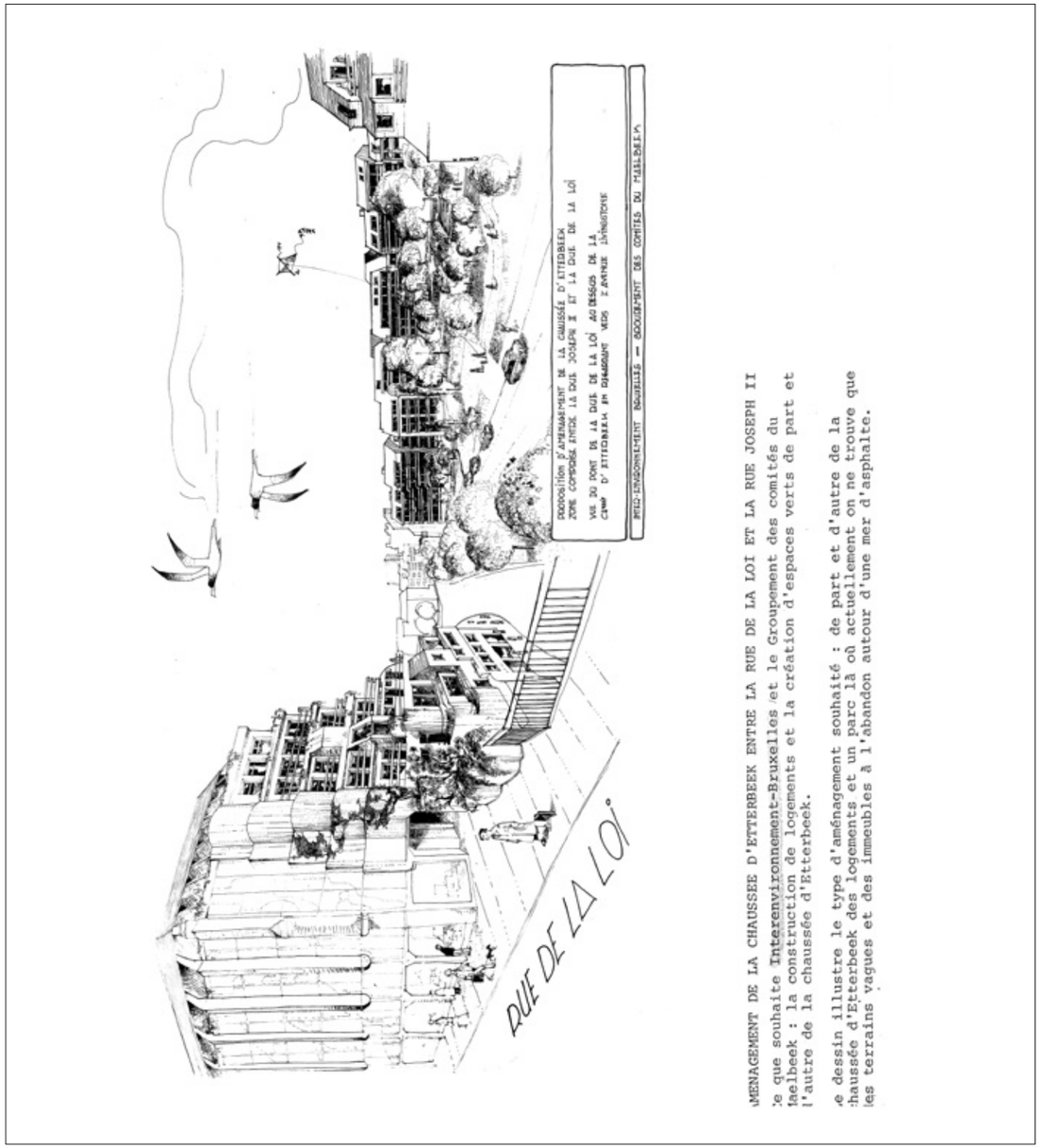
C'est l'avant-projet de plan de secteur qui interpelle les membres de l'ARAU dès la création de l'association. Le développement d'une ceinture de boulevards intermédiaires en 2x2 bandes à l'est du Pentagone entre Schaerbeek (place Verboeckhoven) et Forest (avenue Albert) fait partie des propositions de Group Planning pour le futur plan de secteur. L'aménagement de cette voie de circulation aurait mené à la destruction de nombreux îlots d'habitation et de la totalité des logements de la rue Gray.

Joignant les places Flagey et Jourdan, cette artère est grandement menacée par ce projet d'autoroute. Les inondations périodiques de la vallée fragilisent les habitations dont certaines sont stigmatisées comme taudis. Pour l'État belge il faut exproprier les habitants et raser les habitations pour cause d'utilité publique. L'insalubrité et l'assainissement ont souvent été évoqués pour justifier des opérations de grande envergure. Interpellé par ce projet, l'ARAU se mobilise et alerte les habitants situés sur le parcours de l'autoroute.

Le 16 février 1972 l'ARAU organise une conférence de presse sur les importants bouleversements projetés entre Schaerbeek et Forest. Si tout le monde est d'accord pour rénover la vallée du Maelbeek, l'ARAU déplore l'option choisie par les pouvoirs publics : l'autoroute urbaine. La solution devrait tenir compte du problème social et renverser la méthode utilisée par les Travaux Publics. Il faut aller à la rencontre des habitants et se concerter afin de mener une rénovation qui satisfasse le plus grand nombre. L'association en appelle aux administrations communales pour nouer ce dialogue avec les personnes concernées[2].

Désormais informés des graves dangers qui les menacent, les habitants se regroupent et forment un comité provisoire du Maelbeek. La vallée se colorie d'affiches et de tracts expliquant les raisons de se regrouper et de lutter pour préserver le cadre de vie. La presse relaye rapidement et largement le dossier, notamment après la première conférence de presse des Groupements de Comités d'Action du Maelbeek[3]. Lors de cette réunion avec les médias, l'ARAU expose son projet d'alternative pour l'aménagement des lieux : une rénovation par phase de l'habitat, l'abandon des projets de viaduc et d'échangeurs routiers, l'extension du parc Léopold, l'amélioration des liaisons piétonnes entre la rue Gray et l'avenue de la Couronne, etc.

ARAU : 50 ANS DE RECHERCHE ET D'ACTION URBAINES



Cette agitation des comités d'habitants arrive jusqu'au Conseil d'Agglomération qui institue une Commission de Concertation sur la Vallée du Maelbeek : un an de travail dirigé par l'échevin des Travaux Publics, Serge Moureaux, sensible aux revendications des habitants. Le compromis final, satisfaisant tant le Conseil d'Agglomération que les comités d'habitants, fait l'objet d'une publication d'une trentaine de pages. Son contenu propose la rénovation par phase des taudis (et la transformation d'une partie d'entre eux en logements sociaux), la création d'un nouveau bassin collecteur sous la rue Gray, l'élargissement limité des voiries du fond de la vallée et l'amélioration du cadre de vie via l'usage exclusif d'une circulation locale, la création de commerces, etc.[4]

Dans un contexte où la voracité immobilière de l'Europe pèse de plus en plus sur les épaules des habitants, ceux-ci décident de maintenir la pression sur les autorités. À la fin de la décennie, les visites du Ministre Vanden Boeynants et du bourgmestre d'Etterbeek Léon Defosset dans les habitations de la rue Gray permettent de pérenniser l'option des rénovations et du logement social. Toutefois la question du collecteur d'eau ne sera réglée que bien des années plus tard : c'est en 2006 en effet qu'est aménagé sous la place Flagey un tout nouveau bassin collecteur, dont la capacité est telle qu'il rend inutile l'élargissement du collecteur rue Gray et/ou rue Léman.

Au bilan de l'action des comités d'habitants, l'abandon du projet d'autoroute est une grande victoire (atténuée toutefois par la transformation de la chaussée d'Etterbeek. Parallèlement, la réalisation hydraulique sous la seule place Flagey a limité la casse). Toutefois il a fallu attendre très longtemps pour voir s'achever les rénovations de la rue Gray et aux alentours, tandis que la vallée du Maelbeek subit une pression de tous les jours pour les extensions des bureaux et la création de loft et d'hôtels. Aujourd'hui, la menace se concentre à proximité immédiate de la rue de la Loi où de nouvelles tours de bureaux sont à nouveau projetées, accentuant la densification de l'espace autour des institutions européennes.

1 Etangs d'Ixelles, étangs du Parc Léopold, étang du Square Marie-Louise...

2 ARAU. Conférence de presse du 16-02-72.

3 Comités d'Action du Maelbeek et IEB. Conférence de presse du 19-10-72.

4 Conseil d'Agglomération de Bruxelles, *Rénovation de la vallée de Maelbeek*, 1973.

AVENUE DU PORT

Depuis 2008, Bruxelles Mobilité a déposé plusieurs demandes de permis d'urbanisme pour le réaménagement de l'avenue du Port, dans le quartier maritime. D'inspiration fonctionnaliste, elles visaient toutes à séparer les différents flux de circulation (voitures, camions, transports publics, vélos, piétons) afin d'augmenter leur vitesse et s'accompagnaient consécutivement d'un « accastillage » invraisemblable (marquage, signalisation, barrières, bordures, ilots, matériaux et couleurs hétérogènes, feux, radars,...) qui aurait dénaturé complètement l'allure de cette majestueuse voirie industrielle.

L'avenue du Port présente des qualités paysagères et historiques incontestables, en particulier grâce au contraste entre l'allée de platanes et la mer de pavés de porphyre : un matériau naturel issu de la production belge, durable, inusable, réutilisable, urbain et esthétique offrant un revêtement perméable. Les difficultés de la situation actuelle tiennent à l'état de non entretien dans lequel cette voirie a été laissée depuis 40 ans : la chaussée s'est déformée et la vitesse y est exagérée.

Le premier projet de transformation s'inscrit dans le contexte de l'implantation d'un centre logistique dans le nord de Bruxelles (projet BILC[1]). La création d'un terminal pour camions et l'augmentation des fréquences de passage qui en résulterait servent de prétexte au Ministre de la mobilité Pascal Smet. Outre la sauvegarde des qualités patrimoniales, l'ARAU défend la qualité de vie des habitants du quartier et interpelle à deux reprises le Ministre[2].

Le projet cale et la Région table sur l'élaboration d'un nouveau plan de développement (PRDD) lorsqu'en 2011 la Ministre des Travaux Publics, Brigitte Grouwels, souhaite faire abattre les platanes de l'avenue du Port. Les comités de quartiers et les défenseurs du patrimoine, qui se sont mobilisés pour sauver le site remarquable de Tour & Taxis et faire échec au BILC, tentent d'arrêter ce projet destructeur en multipliant les manifestations. Rassemblements festifs, pétitions, adoptions individuelles des platanes et collage sur tous les arbres d'affichettes proclamant la volonté des habitants d'empêcher le saccage d'un des derniers témoins de ces grandes et belles avenues[3].

En 2012, lors du lancement du Plan Canal, Alexandre Chemetoff déclarait que, malheureusement, le dossier de la Porte de Ninove et celui de l'avenue du Port étaient des « coups partis ». En effet, en 2014, la Région soumet un nouveau projet en commission de concertation. L'ARAU s'y oppose car il prévoit l'enlèvement des pavés et malgré quelques améliorations, celui-ci reste orienté « voitures » et va à l'encontre de l'esprit du plan Iris 2 qui est de diminuer la pression automobile dans la capitale[4]. La Ville de Bruxelles et la commune de Molenbeek remettent un avis défavorable et quelques jours plus tard, la Région prend acte de la demande de classement de l'avenue du Port émanant de l'association BruxellesFabriques[5].

2008 –

L'avenue du Port
Photos : Bernard Boccara

La même année, l'ARAU organise une journée d'études «La pierre naturelle en voirie: un patrimoine culturel bruxellois» afin d'étudier toutes les facettes de cette question avec des experts. En 2015 les actes sont publiés, augmentés d'une importante iconographie, dans un livre *Pavés de Bruxelles* qui a suscité un grand intérêt[6].

L'ARAU met également en évidence que la ville de New York avait lancé un vaste programme de repavage des quartiers industriels avec la repose des *Belgian Blocks* pour conforter leur identité. Nos interlocuteurs américains, persuadés que l'Europe était en avance sur le plan patrimonial, étaient stupéfaits d'apprendre qu'à Bruxelles il était question de supprimer les pavés.

Le 10 février 2016, à l'issue d'une Commission de concertation houleuse l'ARAU propose une porte de sortie à la Région: rénover et améliorer la situation existante comme elle l'a fait en 2013 en aménageant, sans qu'un permis ne soit nécessaire, des pistes cyclables sur les larges trottoirs.

La procédure de classement connaît un nouveau développement le 30 novembre 2017. En effet, l'arrêté promulgué par la Région pour annuler la demande émanant de l'asbl BruxellesFabriques est sur le point d'être annulé. L'Auditeur du Conseil d'État estime que la Région ne parvient pas à justifier que l'avenue du Port ne constitue pas un patrimoine. C'est un nouveau coup dur pour les partisans de la suppression des pavés[7].

Quelques jours avant cette décision, l'ARAU publie une lettre ouverte adressée aux membres du Gouvernement bruxellois et aux membres de la Commission de Concertation réunie une nouvelle fois au sujet du futur de l'avenue du Port[8]. En voici un extrait: «L'ARAU lance aujourd'hui solennellement un appel au Gouvernement bruxellois: il faut repaver l'avenue du Port comme le demande d'ailleurs depuis le début la Commission Royale des Monuments et des Sites (CRMS). Remettre les pavés à bout recréera une voie plus plane et atténuera grandement le bruit. Il faut conserver le caractère portuaire qui correspond à l'histoire industrielle de Bruxelles et à l'identité du quartier maritime.[9]»

L'avenue du Port
Photos: Bernard Boccara

02

La saga administrative se poursuit en 2018. Le 18 janvier, le fonctionnaire délégué délivre le permis d'urbanisme au Service Public Régional de Bruxelles (SPRB). La CRMS demande à son tour le classement. La requête est cependant déclarée irrecevable.

Entretemps attaqué par les entreprises présentes le long du canal au sujet de la dangerosité redoutée de la piste cyclable bidirectionnelle pour les camions (sic), le permis est retiré par le fonctionnaire délégué le 19 octobre. Enfin, par un arrêt du 24 octobre 2018, le Conseil d'Etat annule l'arrêté du 9 octobre 2014 par lequel le gouvernement refusait d'entamer la procédure de classement alors que parallèlement, il multiplie les initiatives qui tendent à valoriser le passé industriel des abords du canal, porteur d'identité et de sens pour les quartiers, le paysage urbain portuaire et la durabilité des espaces publics: Plan Canal, Biennale du Paysage (Nouveau plan paysage-canal)... Cherchez l'erreur.

Quelle est la situation en 2019: c'est le statu quo. La Région doit se prononcer à nouveau sur la demande de classement de Bruxelles-Fabrique. Si elle accepte, la procédure est lancée et toute demande de permis est reportée jusqu'à son terme. Si la Région refuse à nouveau, elle prend le risque de voir les associations intenter un nouveau recours. Le dossier est bloqué car aucun compromis ne s'est dégagé entre la Région et les associations. Et les pavés semblent beaucoup plus difficiles à faire valoir et à sauver que les arbres. Depuis 2008, l'état de la voirie continue à se dégrader sans qu'aucune option d'entretien et de rénovation ne soit entérinée. La longue lutte pour la préservation des platanes et des pavés de l'avenue du Port a permis jusqu'ici, de sauver ce témoin remarquable du patrimoine industriel bruxellois.

1 Voir projet BILC.
2 ARAU. Conférences de presse du 21-05-08: «Avenue du Port: Pascal Smet veut un Francorchamps pour voiture; et du 19-09-08: «Pascal Smet impose sa décision seul contre tous: habitants, administrations régionales et Françoise Dupuis».
3 ARAU. Carte Blanche du 16-05-11.
4 ARAU. Communiqué de presse du 11-03-14.
5 ARAU. Communiqué du 31-03-2014.
6 ARAU, AAM, Pierres et marbres de Wallonie, *Pavés de Bruxelles*, AAM Editions, 2015, 520 p.
7 Action Patrimoine Pavés Platanes. Communiqué du 11-12-17.
8 Le SPRB demande un permis d'urbanisme pour le réaménagement de la voirie de façade à façade entre la place Sainctelette et l'avenue de la Reine.
9 ARAU. Lettre ouverte aux membres du Gouvernement Bruxellois et aux membres de la Commission de concertation de la ville de Bruxelles. 27-11-17.

ARAU: 50 ANS DE RECHERCHE ET D'ACTION URBAINES

BILC

1998 – 2010

Le BILC (pour « Brussels International Logistic Center ») est un projet du Port de Bruxelles porté par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale entre 1998 et 2010. L'objectif est d'établir un grand centre logistique sur le site de Tour et Taxis, l'ancienne gare de douane située le long du canal et fermée depuis 1988. Deux plans régionaux reprennent le projet : le Plan Iris (1998) et le PRD (2002).

Partant d'une réflexion globale sur l'avenir du site destiné à la réurbanisation, l'ARAU défend les alternatives à l'extension du centre TIR (Transport International Routier) qui possède déjà d'importantes infrastructures obsolètes sur les lieux. La principale alternative proposée se situe plus au nord, sur le site de Schaerbeek Formation. L'ancienne gare de chemin de fer présente en effet les avantages de ses connexions ferroviaires et maritimes sans les inconvénients de la densité de population du site urbain de Tour et Taxis[1].

« Habitants du nord de Bruxelles, Brigitte Grouwels veut faire passer 350 camions par jour devant chez vous »[2], tel est l'intitulé du communiqué de presse publié par l'ARAU en décembre 2005. Face à la volonté de la nouvelle majorité régionale de maintenir la création d'un centre logistique, les associations rappellent les alternatives et plaident pour une prise de décision moins précipitée et des études approfondies. Sourde à ces propositions, la volonté régionale de voir aboutir son projet se traduit, au contraire, par un élargissement et une rénovation de la chaussée de Vilvorde (voie d'accès au BILC), le long du domaine royal. Ces aménagements se font sans permis d'urbanisme, au grand dam des associations opposées à l'accroissement du trafic routier dans la ville.

La Région ne tient pas compte de ces critiques et reste sur ses positions. Le 11 janvier 2008, une demande de permis d'urbanisme et d'environnement est introduite par le Port de Bruxelles pour un projet mixte d'implantation et d'exploitation d'un centre logistique : le BILC. Les responsables régionaux sont pris pour cible par l'ARAU qui dénonce le risque d'avoir un « Francorchamps pour camions »[3]. Cette sortie n'est que le prélude à une mobilisation intense de l'ARAU et d'IEB dès l'été 2008[4]. De longs mois durant lesquels les associations vont produire de nombreuses analyses enjoignant les autorités régionales et le Port de Bruxelles d'abandonner le projet. Outre les pressions « traditionnelles » sur le corps politique, un site internet (No-Bilc) est créé et animé par le comité de Quartier Marie-Christine Reine Stéphanie qui rassemble commerçants et riverains.

Le 19 janvier 2009, l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE) délivre le permis d'environnement du BILC[5]. Les associations relèvent d'un cran les mesures d'opposition et entament une action en recours. Celle-ci est introduite auprès du Collège d'Environnement par IEB, l'ARAU, le Bral, ainsi que par deux riverains contre le permis délivré par l'IBGE, jugé trop restrictif. Ce recours est suivi d'un autre introduit le 3 juin 2009 auprès du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale[6].

Le 14 janvier 2010, la lutte des associations et des comités de quartier

s'achève par une victoire : le conseil des ministres de Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale refuse d'accorder le permis d'environnement pour le projet BILC. Six ans après avoir été formulée par l'ARAU, l'alternative de Schaerbeek-Formation est (enfin) reconnue comme la meilleure option.

12 ans après la mise en place du plan Iris, 6 ans après le premier communiqué de presse de l'ARAU à ce sujet, la Région reconnaît son erreur. Les associations ont empêché l'afflux massif de camions dans un quartier malmené par d'autres projets de ville (voir dossiers « Tour et Taxis » et « Avenue du port »). En 2019, aucun centre logistique n'a toutefois vu le jour sur le site de Schaerbeek-Formation qui appartient, en partie, à la SNCB.

Logo réalisé par IEB

Image de synthèse du projet

1 ARAU : Communiqué de presse du 20-10-04.
2 ARAU : Communiqué de presse du 16-12-05.
3 ARAU : Communiqué de presse du 21-05-08.
4 Communiqué de Presse ARAU-IEB du 01-07-08 ; CP ARAU-IEB du 05-09-08 ; CP ARAU-IEB du 25-09-08 ; CP ARAU-IEB du 21-10-08.
5 IEB, avis du 03-02-09 [En ligne] http://www.ieb.be/Avis-positif-de-l-IBGE-pour-le IEB. Communiqué de presse du 19-05-09.
6 RTBF.be : *Le centre logistique ne s'installera pas à T&T*, 15-01-10.

BOULEVARD LÉOPOLD II

1980 –

Le boulevard Léopold II fait partie des axes tracés en 1866 par l'inspecteur voyer Victor Besme dans le cadre du « Plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'Agglomération de Bruxelles », à l'instar de nombreux boulevards et avenues structurant la ville d'aujourd'hui[1].

Près d'un siècle plus tard, en 1956, durant la période d'après-guerre où domine la foi dans la technique et le progrès, on retrouve le boulevard dans le plan global de voies express à travers Bruxelles ; ce dernier comporte comme première étape la desserte du Heysel en vue de la préparation de l'expo 58 et la création d'un viaduc à cette fin.

En 1980, le viaduc à trois bandes de circulation parcourant le boulevard Léopold II sur presque toute sa longueur donne des signes de vieillissement et l'administration des routes (nationale) prévoit une solution augmentant la capacité routière de l'axe : viaduc élargi à hauteur du canal et succession de tunnels courts – comme sur l'avenue Louise. Cette construction est à réaliser simultanément à des travaux non contestés : le tunnel métro prévu sous ce même axe de communication.

Le 25 avril 1980, l'ARAU intervient et soulève la question de l'habitat, lors d'une conférence de presse intitulée *Des nouveaux tunnels pour mieux quitter Bruxelles*[2]. Cette question est éludée par les partisans du tunnel dont la seule préoccupation est un meilleur écoulement ponctuel du trafic. Ils ne comprennent pas que si Bruxelles continue de perdre des habitants depuis dix ans, c'est, entre autres, parce que cet exode est organisé physiquement.

Pour sa part, en vue d'objectiver le débat, l'Agglomération de Bruxelles, sous la houlette de Serge Moureaux, réalise et diffuse en septembre et décembre 1981 une étude comparative des impacts des deux formules (tunnels ou boulevard haussmannien) sur base d'une méthodologie originale et innovante qui constitue une sorte d'étude d'incidences quinze ans avant que la législation ne l'impose. Cette étude permet de mettre en évidence que, plus qu'un problème de trafic, la vraie question posée est celle du projet de ville : « Développe-t-on Bruxelles pour ses habitants et son tissu économique ou considère-t-on qu'il s'agit d'un grand bassin d'emploi qui doit être accessible de façon optimale au départ de n'importe quel point extérieur, le développement des fonctions internationales favorisant cette seconde option ? ». Quelques conférences de presse de l'ARAU entre juillet 1981 et mars 1982 témoignent de l'extrême fébrilité du débat[3].

À l'époque, les deux partis sont clairement définis : d'un côté, les Ministres de Bruxelles (qui faisaient encore partie du Gouvernement national), les communes, les administrations bruxelloises (urbanisme…), les milieux économiques et un comité comprenant certains habitants du boulevard, de l'autre côté les défenseurs d'une vision globale de la ville, tous les autres comités d'habitants, l'Agglomération et un parti politique d'opposition : Ecolo.

Prise entre deux feux, la Ministre des Affaires bruxelloises, délivre le permis de bâtir le 15 mars 1982. Elle est totalement coincée car les travaux

Le boulevard Léopold II
Source : ARAU

du tunnel routier, noyés dans la masse des travaux du métro, étaient en réalité déjà en cours.

L'ouverture du tunnel a lieu le 31 août 1986. Dans un délai record, l'ouvrage souterrain complet est achevé et mis en service. Le coût total de construction pour les tunnels métros et routiers s'élève à quelque 10 milliards de francs belges. Pour les riverains, c'est la fin de six ans de travaux, mais le calvaire n'est pas fini : aucun aménagement de surface n'est commencé, contrairement à la condition inscrite dans le permis[4] que l'administration des routes n'a donc pas respectée. Il faudra attendre la mise en place de la Région de Bruxelles pour que, dès octobre 1989, les travaux d'aménagement de surface soient entamés, soit trois ans après l'ouverture du tunnel. En octobre 1991, le boulevard est inauguré… cinq ans après le tunnel routier.

Cependant l'état du tunnel Léopold II – le plus long de la capitale – commence à poser problème dès le début des années 2000. Une étude de Bruxelles-Mobilité menée en 2009 signale que le tunnel « présente un état de vétusté et des déficiences au niveau de ses aménagements et de ses systèmes de sécurité, ce qui nécessite une remise à niveau très importante »[5].

25 ans après l'inauguration du tunnel, en 2012, une note des autorités publiques concernées fait état de l'intention d'entreprendre une rénovation lourde du tunnel et l'administration commande plusieurs études (8 entre 2012 et 2013). L'ARAU déplore que seule soit retenue l'option de la rénovation, sans envisager l'autre option qui serait la démolition pure et simple du tunnel et l'aménagement d'un boulevard urbain en surface. Pour l'ARAU, « cette manière de décider sans étudier les alternatives fait furieusement penser à celle adoptée au début des années 80 par l'administration (nationale) des routes ».

Le ministre de la mobilité, Pascal Smet, maintient « à contrecœur » l'option de la rénovation en décembre 2015. L'ARAU monte au créneau et publie une analyse explicitant les lourdes conséquences d'un tel projet. L'association cible trois problèmes majeurs : les coûts financiers exorbitants ; les coûts en matière de santé publique et la durée du chantier et conclut en prônant la seule option raisonnable : la démolition du tunnel afin d'« investir dans la mobilité de demain, pas dans celle d'hier »[6].

Un an plus tard, devant le danger de plus en plus grand qui pèse sur les usagers du tunnel (chute répétée de débris…), l'ARAU demande à la Région la fermeture d'urgence de l'ouvrage et invite les bourgmestres des communes concernées à appuyer cette demande au nom de la sécurité. Malgré ces différentes interventions, c'est bien l'option de la rénovation lourde qui est privilégiée, un très mauvais signal pour le futur de la mobilité en Région Bruxelloise[7].

Le cas du boulevard Léopold II, un des dossiers emblématiques de l'urbanisme bruxellois de ces vingt dernières années, constitue une excellente illustration de la l'activité de l'ARAU. En effet, il s'agit d'aborder les problématiques de la mobilité, de l'aménagement de l'espace public, de la qualité de vie des habitants, de la protection du patrimoine architectural, de la pollution atmosphérique, de la planification, des processus de décisions, et plus globalement, la question du projet de ville.

Photomontage du viaduc Léopold II
Source : ARAU

1 Voir B. Zitouni, *Agglomérer*, une anatomie de l'extension bruxelloise (1828-1915), VUB Press, Bruxelles, 2010, 331p.
2 ARAU. Conférence de presse du 25-04-80.
3 ARAU. Conférences de presse du 31-07-81 ; 15-12-81 ; 26-03-82.
4 ARAU. Conférence de presse du 21-01-88.
5 Bruxelles-Mobilité. Etude sur le Boulevard Leopold II, 2009.
6 ARAU. Analyse du 15-01-16.
7 ARAU. Analyse du 16-05-17.

BOULEVARDS DU CENTRE

2012 –

Dès la fin des années 90, on évoque la rénovation des boulevards du centre, créés suite au voûtement de la Senne en suivant la mode des boulevards parisiens. L'ARAU a toujours plaidé pour une réduction de la circulation automobile sur les boulevards du centre et en particulier pour un retour du tram en surface comme c'était le cas avant son enterrement lors du percement du pré-métro. Face a l'enlisement du dossier, c'est la société civile qui interpelle le monde politique bruxellois a travers l'appropriation de l'espace public. C'est l'espace de la place de la Bourse, déjà régulièrement investi lors des victoires sportives, qui va relancer le débat.

Le mouvement *Pic Nic the Streets* créé à l'été 2012 entraîne de nombreux débats concernant la zone située entre la place Fontainas et la place De Brouckère. Les militants demandent des décisions immédiates au monde politique à travers l'occupation spontanée de l'espace dévolu à la circulation automobile. Rebondissant sur cette actualité, l'ARAU publie ses recommandations pour un meilleur partage de l'espace public[1]. L'association ne cessera de le répéter : le tout-piétonnier est passé de mode, il faut un tram sur les boulevards du centre !

Les édiles de la Ville de Bruxelles proposent un plan de piétonnisation de l'espace autour des places de la Bourse et De Brouckère. La présentation des projets de mobilité et d'aménagement de l'espace public dans la presse et au conseil communal en novembre 2014 créent un mouvement d'opposition structuré rarement vu dans la capitale. Plusieurs associations, commerçants et habitants du Pentagone officialisent la création de la *Platform Pentagone*[2] face aux menaces que font peser les volontés peu démocratiques du Collège bruxellois (les plans ne sont pas publics). Le plan de circulation proposé, un «miniring», à nouveau concentre (déjà) la majorité des critiques car il ne fait que reporter la circulation sur les rues aux alentours des boulevards[3].

L'ARAU renonce à se prononcer sur l'aménagement même du projet de piétonnier tout en pointant les risques potentiels de cette nouvelle organisation du centre-ville. Loin de décourager les automobilistes, un mini-ring associé à la construction de quatre nouveaux parkings publics serait plutôt un incitant à se rendre en ville avec son véhicule particulier. L'association rappelle également les enjeux pour le droit au logement : un piétonnier favorise le commerce (voir la rue Neuve) et le tourisme (la réelle ambition du bourgmestre de l'époque étant de développer l'image de marque de la ville dans le cadre d'une compétition à l'échelle européenne et mondiale) et cela risque de se répercuter sur le logement (raréfaction des biens, hausse des loyers, dégradation de la qualité de vie...)[4]. Mais c'est avant tout la méthode d'élaboration non concertée du projet qui est critiquée.

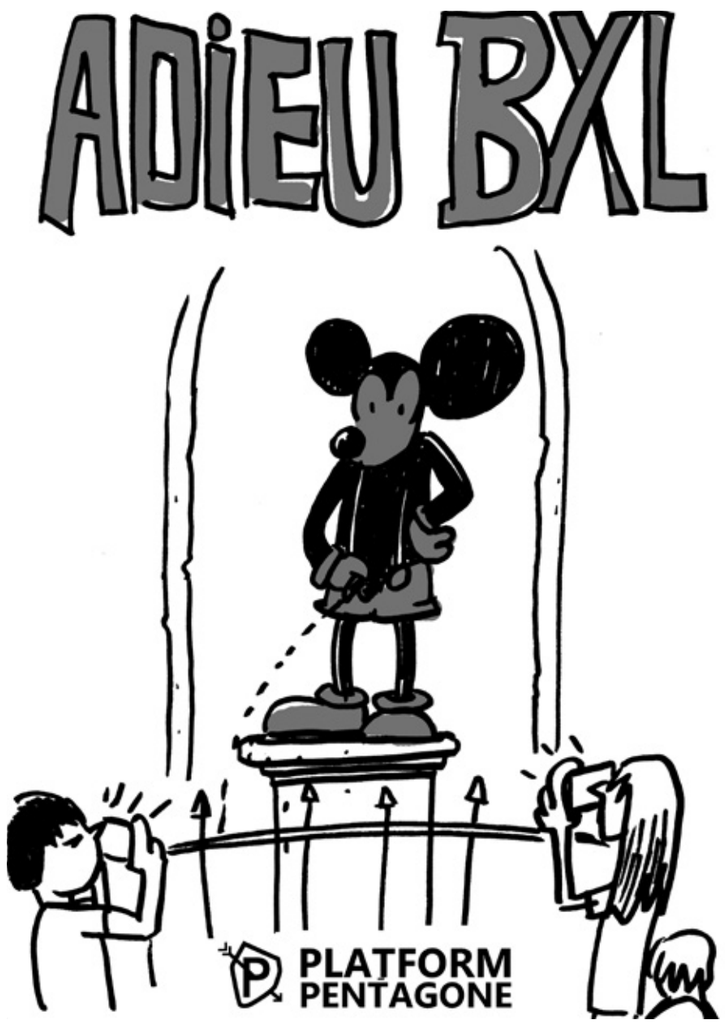
L'année 2015 débute avec l'introduction d'un recours en annulation au Conseil d'État déposé par 3 associations (ARAU-BRAL-IEB) et 8 habitants du centre-ville contre le Plan de mobilité du Pentagone voté en 2014 par le

conseil communal[5]. Les plaignants exigent le respect des procédures légales : une enquête publique et des études d'incidences. Le manque de participation est au cœur des critiques. Pour l'ARAU, « La participation ne peut se résumer à informer et/ou consulter les citoyens mais doit leur permettre d'apporter des modifications aux projets dans le but de les améliorer »[6].

Tout au long de l'année, l'ARAU va multiplier les prises de positions et les analyses autour des 3 thèmes évoqués depuis le début (participation déficiente, risque de zoning commercial et plan de circulation pro-voiture) parmi lesquels on retrouve un texte du fondateur René Schoonbrodt[7]. Ses propos mettent en garde les citoyens contre l'appropriation des espaces publics à des fins récréatives et commerciales, alors même que ces espaces ont toujours été les lieux de la démocratie et de la prise de parole. Exclure les manifestations, les syndicats et autres contestations du centre-ville constitue une atteinte politique calculée envers la démocratie.

À l'automne 2015, l'ARAU consacre une journée d'étude aux « cœurs de ville » et met en avant le point de vue de plusieurs chercheurs et urbanistes étrangers. Cette démarche permet d'éclairer et d'objectiver le débat autour du « plus grand piétonnier d'Europe ». Les conclusions de ce moment de réflexion pointent entre autres l'importance de la centralité : le centre de la

Photo aérienne du boulevard Anspach Source : Beliris



ville doit être habitable et densément habité ; ce qui est bon pour les habitants sera in fine bon pour le tourisme et non l'inverse.
Le rapport de l'auditeur du Conseil d'État sur les recours des commerçants contre les permis relatifs aux réaménagements des boulevards du centre est rendu le 8 juin 2016. Ce rapport pousse la Ville de Bruxelles à retirer les actes attaqués. Les responsables politiques du projet se voient forcés de revoir la copie et de soumettre de nouvelles demandes de permis en tenant compte des remarques et objections du Conseil d'État. L'ARAU rebondit sur cette nouvelle opportunité afin de rappeler le rôle central de la concertation et de proposer une nouvelle formule visant à diminuer les nuisances sonores, améliorer la qualité des espaces publics et à améliorer de manière significative la desserte en transports en commun[8].

La Platform Pentagone (restée très active tout au long du processus) continue à lutter au quotidien pour réduire les nuisances de la piétonnisation d'une partie de l'hypercentre. Bien que la pression et l'actualité du dossier soit quelque peu retombées après 2016, les personnes regroupées au sein de cette plate-forme continuent leur collaboration sur d'autres thèmes touchant à la vie des Bruxellois du centre (*Belgian Beer World* à la Bourse, évolution de l'offre commerciale…).

La déterminante et nécessaire opposition de la société civile témoigne de l'implication des habitants de la Ville de Bruxelles, bien décidés à ne plus accepter les décisions unilatérales de certains responsables politiques qui évitent systématiquement le débat public sur les « grands projets ».

Affiche réalisée par la Platform Pentagone

1 ARAU. Communiqué de presse du 29-11-2012.
2 La *Platform Pentagone* regroupe l'ARAU, le BRAL, IEB, le *Comité Saint-Géry*, le *Comité Notre-Dame-Aux-Neiges* et le *Comité de Défense des Habitants de Bruxelles-centre*. Cette entité se regroupe autour de 12 revendications faisant suite à la publication des projets d'aménagement du piétonnier bruxellois.
3 Platform Pentagone, Communiqué de presse du 17-11-2014.
4 ARAU, Communiqué de presse du 01-12-14 et
5 ARAU. Communiqué de presse du 12-02-15.
6 ARAU, Analyse du 18-02-15.
7 ARAU. Analyse du 13-10-15. RS signe un article intitulé *Le piétonnier de Bruxelles exclut la parole politique*.
8 ARAU. Analyse du 08-07-16.

BOURSE

Le palais de la Bourse et la place du même nom sont l'un des lieux de rencontre les plus emblématiques pour les Bruxellois. Lors des moments d'émotion collective (attentats…) comme lors des moments de fête (victoires sportives…), c'est le lieu de rassemblement spontané qui vient à l'esprit de la majorité des habitants de la ville. L'affectation du palais, autrefois plus grande place boursière du pays, revêt donc une importance symbolique toute particulière.

Érigé sur le boulevard Anspach entre 1868 et 1873 selon les plans de Léon-Pierre Suys, le bâtiment de la Bourse est une pièce maîtresse des aménagements du centre de la ville liés au voûtement de la Senne et au percement des boulevards du centre. La Bourse est l'objet d'une très riche décoration qui en fait un parfait exemple du style Second Empire, caractérisé par une certaine démonstration ornementale[1]. Le bâtiment est classé depuis le 19 novembre 1986[2].

Entre 1994 et 2011, le bâtiment est propriété de la Commission de la Bourse (Euronext). Le rachat par la Ville de Bruxelles, en absence de vision des mandataires sur la fonction future de l'édifice, laisse les portes ouvertes à de nombreux projets, tous finalement écartés (une école de commerce, un musée d'art moderne…). C'est en 2012 qu'est évoquée pour la première fois l'idée d'y intégrer un « musée de la bière »[3].

Montage d'après une image de synthèse du projet
Source : Platform Pentagone

Le 22 mai 2014, la Ville de Bruxelles publie un appel de marché de travaux intitulé « Renouveau de la Bourse ». Le projet y est défini comme un équipement à vocation touristique et commerciale autour du thème de la bière. À l'été 2015, la Ville annonce avoir attribué le marché à l'avant-projet des architectes Robbrecht et Daem. Celui-ci prévoit l'éventrement du bâtiment sur sa façade arrière et la création d'une pergola en métal doré sur le toit du bâtiment.

Face à l'absence de débat public préalable sur la destination de cet édifice emblématique, les comités d'habitants se mobilisent et l'ARAU publie une carte blanche signée par les deux présidents ayant œuvré au destin de l'association : Marc Frère et René Schoonbrodt. Ils proposent l'installation du Parlement régional au sein de la Bourse, rappelant le rôle historique des édifices communaux et l'opportunité pour la Région d'acquérir une visibilité en plein centre-ville. La population de Bruxelles a le droit d'être représentée magnifiquement[4].

L'ARAU poursuit son travail critique et publie quelques mois plus tard une analyse invoquant les raisons qui ont mené à son opposition. La première, et non des moindres, fustige le manque de débats des autorités et l'absence de la concertation qui devrait prévaloir lorsqu'on évoque une question d'importance régionale. Il n'est pas normal que les habitants soient informés a posteriori d'une telle initiative.

Dans un deuxième temps, l'ARAU remet en question la pertinence de l'installation d'un musée de la bière à cet endroit et fait valoir l'existence d'autres lieux liés à l'industrie brassicole à revaloriser touristiquement (le Wiels, le MIMA, la brasserie Cantillon, la Maison des Brasseurs…). De plus, le projet du *Belgian beer palace* ne ferait qu'aggraver la grandissante folklorisation du centre-ville et la banalisation de son patrimoine. Lors de l'enquête publique à l'été 2017, l'ARAU et IEB répètent les raisons de leur opposition au projet. Une pétition est lancée dans la foulée et recueille 7.000 signatures[5].

En 2018, l'ARAU s'attache à défendre le respect et la valorisation des ruines médiévales Bruxella 1238, situées sur l'un des côtés de l'édifice. Pour formuler cette critique, l'association se base sur un rapport de la Société Royale d'Archéologie de Bruxelles publié en 2014 et dans lequel on peut lire : « Des aménagements adéquats en position basse [pour le réaménagement de la rue de la Bourse] entraîneraient des destructions très importantes des vestiges. De notre point de vue, cette proposition est à proscrire absolument ».

Lors de l'enquête publique en 2017, la Ville a donc trompé le public en expliquant que les vestiges seraient sauvegardés et valorisés sans mentionner l'existence de ce rapport. Le rapport de 2014 aurait dû permettre à la Ville de trouver des alternatives, ce qu'elle n'a pas fait. Pour cette raison l'ARAU demande instamment à la Région d'intervenir car c'est elle qui est responsable du suivi archéologique[6].

La Région reste sourde aux déclarations des associations et délivre un permis d'urbanisme le 13 novembre 2018 pour la restauration et la réaffectation de la Bourse de Bruxelles. Regroupés au sein de la Platform Pentagone,

l'ARAU et IEB introduisent un recours en annulation au Conseil d'État le 11 février 2019. Outre les motivations expliquées ci-dessus, l'acte de la Région est attaqué sous trois angles juridiques.

Le premier tient compte du PRAS pour lequel le site de la Bourse est et doit être un site d'intérêt collectif (équipement de mission d'intérêt général ou public). Or le projet de la Ville de Bruxelles est essentiellement touristique et lucratif.

La deuxième objection se base sur l'article 232 du COBAT interdisant de « démolir en tout ou en partie un bien relevant du patrimoine immobilier classé ». Or le percement des baies endommage sévèrement le bâtiment lui-même. Les dommages infligés au site archéologique Bruxella 1238 doivent également entrer en ligne de compte et être proscrits.

Enfin, les requérants notent que le Rapport d'Incidences Environnementales relève des impacts notables sur l'environnement sans proposer aucune alternative susceptible de répondre aux nuisances inhérentes au projet.

À l'heure d'écrire ces quelques lignes, l'auditorat du Conseil d'État ne s'est pas encore prononcé sur le recours.

1 ARAU. Analyse du 19-08-16.
2 Inventaire du Patrimoine architectural [En ligne]
3 ARAU. Analyse du 04-10-16. Chronologie.
4 ARAU. Carte blanche de M. Frère et R.Schoonbrodt, 07-06-16.
5 ARAU. Communiqué de presse du 17-10-17.
6 ARAU. Communiqué de presse du 11-10-18.

BREDERODE – PÉPINIÈRE

À deux pas de la rue de Namur et de la porte de Namur, à l'arrière des jardins du Palais Royal, quelques maisons d'un remarquable style néoclassique sont laissées à l'abandon. Certains de ces édifices sont situés rue de la Pépinière (n° 36-40) et d'autres rue de Brederode (n° 27-29). C'est un quartier calme et en partie encore habité.

En 1994 la Fondation Roi Baudoin[1], sise rue de Brederode n°21, a pour projet d'étendre ses bureaux à la maison mitoyenne (n°23). Elle introduit une demande de permis d'urbanisme pour transformer cette dernière en bureaux, alors que la zone est affectée au logement par le PRAS. La commission de concertation réunie à l'occasion accepte le projet à condition que 146 m² de logements soient maintenus sur le site. Le chantier se déroule et se termine en 1995.

Or quelques mois plus tard, ces 146 m² sont transformés en bureaux, suscitant l'émoi de l'ARAU qui publie un communiqué de presse reprenant symboliquement le proverbe suivant, attribué à La Fontaine : « Selon que vous serez puissant ou misérable, Les jugements de cour vous rendront blanc ou noir »[2]. L'intervention fait mouche : la Fondation Roi Baudoin fait son mea culpa quelques jours plus tard et promet de respecter la réglementation.

A la fin de l'année 2002, l'ARAU déplore que trois édifices situés 27, rue de Brederode et 36-40, rue de la Pépinière, soient lamentablement laissés à l'abandon par leur propriétaire, la Donation Royale[3]. Ces logements doivent être vendus ou loués. La situation est d'autant plus urgente que la sécurité des passants semble menacée par la dégradation des biens[4].

Deux ans plus tard, la Donation Royale introduit une demande de permis d'urbanisme afin de transformer les édifices en bureaux. Les habitants

Maison à l'abandon
Source : ARAU

se mobilisent contre le projet et l'ARAU soutient cette opposition en rappelant la nécessité de logement dans une zone déjà saturée de bureaux. La commission émet un avis négatif et le projet est retiré[5].

Toutefois la Donation Royale maintient sa volonté d'édifier des bureaux sur le site et introduit une deuxième demande de permis en 2006. Celle-ci ne répond pas aux objections émises par la commission de concertation deux ans auparavant (sur la rupture de gabarit, l'homogénéité néoclassique, la démolition d'un immeuble repris dans l'*inventaire du patrimoine monumental de Bruxelles*,...). Suite à cette nouvelle demande, l'ARAU organise une réunion avec une dizaine d'habitants qui vivent à proximité directe des lieux ciblés par la demande de permis. Ceux-ci exigent, dans un esprit de bon voisinage, que les immeubles soient principalement affectés au logement[6].

La Donation Royale profite d'un encombrement de dossiers au département de l'urbanisme de la Ville de Bruxelles pour obtenir son permis par dépassement de délais en mai 2007. Un riverain introduit alors un recours en annulation du permis d'urbanisme contesté auprès du Conseil d'État. L'action aboutit et se termine par une victoire pour l'ARAU et les habitants. En effet, le 16 septembre 2008, le Conseil d'État rappelle que seul du logement peut être proposé sur les lieux[7].

Entre-temps, la Fondation Roi Baudoin rachète les bâtiments à la Donation Royale dans l'objectif, à nouveau, d'y étendre ses bureaux. Face à la pression constante des habitants (soutenus par l'ARAU), la FRB accepte de créer du logement au 40 rue de la Pépinière, après la démolition de l'immeuble ancien, qu'il est désormais impossible de sauver en raison des très fortes dégradations subies (incendie, squat,...)[8].

Cette nouvelle demande de permis fait toutefois ressortir l'affaire de 1998 et la volonté de la Fondation de faire passer *officiellement* en bureaux une partie du n°23 de la rue de Bréderode. La demande est également contestée entre autres pour les gabarits excessifs[9]. Le projet sera légèrement modifié et les travaux auront lieu en 2014. Bien que le patrimoine n'ait pu être sauvegardé, les lieux ont finalement été dévolus au logement dans un quartier où cette affectation demeure fragile.

1 La Fondation Roi Baudoin est une association créée en 1976 et vouée à « soutenir des projets ayant la capacité d'apporter des changements positifs dans la société ».
2 Communiqué de presse de l'ARAU du 29-02-96.
3 La Donation Royale est un organisme public placé sous l'autorité du Ministre des Finances et chargé de gérer les biens légués par le roi Léopold II à l'État belge.
4 ARAU. Communiqué de presse du 12-12-02.
5 ARAU. Communiqué de presse du 14-10-04.
6 Conférence de presse de l'ARAU du 19-06-06.
7 « Pourrissement Royal », La Capitale du 24-04-08.
8 La Libre Belgique, 27-06-09.
9 Communiqué de presse de l'ARAU du 11-05-11.

CARREFOUR DE L'EUROPE

Le dossier du Carrefour de l'Europe est symbolique pour l'ARAU. En effet, c'est par une conférence de presse à propos de l'aménagement de cette zone, qu'au mois de mai 1969, le groupe a commencé son action. Depuis lors, l'ARAU s'est penché à maintes reprises sur ce dossier, répétant inlassablement la nécessité de « rebâtir la ville où il y avait la ville »[1].

Dans le cadre de la réalisation de la jonction ferroviaire Nord-Midi et conformément aux courants hygiénistes de l'époque, le quartier de la Putterie a été complètement rasé en 1910. Plus tard, une part des îlots détruits devant la gare centrale devait devenir un nœud autoroutier en liaison avec un futur mini-ring incluant l'Îlot sacré : c'est le « Carrefour de l'Europe ».

En 1969, le lieu est occupé par deux immenses parkings à ciel ouvert et le projet du conseil communal de la Ville de Bruxelles est d'y établir un vaste parking couvert par un jardin sur dalle et traversé d'une galerie commerçante. Le 8 mai, l'ARAU critique ce plan d'aménagement lors de sa première conférence de presse pour dénoncer un projet qui accentue la rupture entre le haut et le bas de la ville. L'ARAU présente un contre-projet qui, plans à l'appui, propose la reconstruction des îlots à destination de logements et l'aménagement de larges zones réservées aux piétons. Cette présentation donne lieu à un débat qui incite l'échevin des travaux publics de la Ville de Bruxelles à organiser un concours en juin 1970. À l'issue de celui-ci, cinq projets seront retenus comme base de réflexion pour un aménagement futur.

En 1976, la Ville opte pour la proposition du bureau d'architectes *Group Planning* qui prévoit la réalisation d'un parking souterrain, la construction d'espaces verts, un tissu d'habitation et des équipements publics. L'ARAU apporte son soutien à ce plan, tout en y ajoutant 24 interventions. Désirant favoriser l'intégration du projet dans le tissu historique de la ville alentour, et en tenant compte de la proximité de la Grand-Place, l'ARAU soutient le recours à la ville ancienne : les exigences de l'association concernent prioritairement le respect du parcellaire, des gabarits, des matériaux utilisés et non l'expression architecturale proprement dite[2].

En 1983, la Ville adopte un nouveau PPA. Celui-ci reconnaît – outre la construction d'un parking – la nécessité de limiter la circulation automobile et celle d'aménager un jardin public qui ait la qualité des meilleurs exemples anciens. Durant l'enquête publique, l'ARAU présente un contre-projet d'aménagement dû à Marc Heene[3].

Trois ans plus tard, la société *Carrefour de l'Europe*, une émanation de la société gérant les parkings, introduit une demande de permis pour un projet de construction sur le site : construction de deux hôtels, de commerces, d'un parking souterrain et aménagement d'espaces publics[4]. Le permis est accordé, les travaux débutent en 1987.

Dans un premier temps, l'ARAU n'est pas opposé à ce projet. Toutefois, par la suite, il en dénonce l'évolution. L'association déplore la piètre qualité de l'espace public (une dalle de béton et peu de plantations) et le peu de logements

arau l'Atelier de Recherche et d'Action Urbaines

PROPOSITION D'AMENAGEMENT POUR LE CENTRE VILLE DE BRUXELLES

L'Atelier de Recherche et d'Action Urbaines (A.R.A.U.) s'est créé en 1968 pour poursuivre deux objectifs : démocratiser l'urbanisme bruxellois afin de combattre la spéculation foncière et immobilière et rendre la ville aux habitants puisque celle-ci est source de leur libération et de leur pouvoir.

L'A.R.A.U. put, dès le départ de son action concrétiser ce double objectif en alertant l'opinion publique des dangers qu'entraînait le projet de la Ville de Bruxelles de créer au centre ville, sur le site dénommé Carrefour de l'Europe, un parking souterrain couvert d'un jardin. Si ce projet prévoyait l'implantation de quelques commerces, il excluait tout bâtiment en surface, et par conséquent, tout logement et tout cadre de rencontre.
L'information critique lancée par l'A.R.A.U. décida enfin la Ville de Bruxelles à organiser un concours d'idées pour l'aménagement du site. Tous les projets présentés au concours confirmèrent les critiques et les contre-propositions de l'A.R.A.U. Le groupe "Planning" de Bruges se vit attribuer le deuxième prix, le premier n'étant pas attribué. La Ville de Bruxelles préféra rechercher la synthèse entre les différents projets du concours. Après plusieurs tentatives, elle opta récemment (deuxième trimestre 1976) pour une dernière proposition du groupe "Planning". Celle-ci résoud le problème des circulations, prévoit des logements plutôt que des bureaux, maintient les espaces verts.

La nouvelle proposition que l'A.R.A.U. présente aujourd'hui ne modifie pas le programme général défini par la Ville de Bruxelles. L'A.R.A.U. s'est surtout attaché à pousser plus loin les études esthétiques. Ce n'est pas là sa politique habituelle, mais dans ce cas précis, la situation centrale du site, combien symbolique aux yeux des Bruxellois, exigeait une étude architecturale plus élaborée. L'A.R.A.U. espère ainsi répondre aux voeux du Conseil Communal de Bruxelles qui a explicitement souhaité que l'esthétique du projet s'inspire du caractère ancien du coeur de Bruxelles.

Bruxelles, juillet 1976.

◁La rue Sainte-Gudule vers 1910. Les deux ilôts qui encadrent la collégiale ont été rasés pour construire la jonction ferroviaire Nord-Midi. Le projet de l'A.R.A.U. propose la reconstruction de la rue Sainte-Gudule.

Le centre de Bruxelles en 1976 : des parkings, des terrains vagues, de l'asphalte; comme si la ville avait été bombardée.... ▷

construits sur le site. En définitive, l'ARAU constate que, compromis après compromis, on s'éloigne de l'aménagement prévu par le PPA.

Entre 1989 et 1995, quatre nouveaux hôtels sont inaugurés, ainsi qu'un petit ensemble de logements sur le haut de la rue de la Montagne.
Deux ans plus tard, la Ville de Bruxelles organise un concours pour l'aménagement du boulevard de l'Impératrice. Le but de ce concours est de recomposer un environnement cohérent et de qualité entre zones urbaines et espaces verts. Au mois d'octobre 1997, un jury international désigne deux lauréats : l'architecte belge Xaveer De Geyter et l'architecte français Alain Sarfati. À cette occasion, l'ARAU dénonce la procédure du concours ainsi que le choix du jury. Il juge les projets totalement illisibles ou abstraits et déplore que la procédure se soit déroulée en dehors du débat démocratique[5]. Plus de 20 ans plus tard, les propositions issues de ce concours sont (heureusement) au point mort.

En conclusion, sur près de trente ans, le programme de l'ARAU à propos du Carrefour de l'Europe s'est progressivement affiné et peut être résumé ainsi : la reconstruction d'un quartier habité qui s'étendrait entre le parvis de la cathédrale et la place de la Justice (boulevard de l'Impératrice – boulevard de l'Empereur) avec comme objectif politique le retour à la ville ; la diminution du trafic routier associée à une bonne desserte en transports en commun ; le rétablissement d'une circulation piétonne entre le haut et le bas de la ville ; l'amélioration des espaces publics dans la tradition de la construction urbaine.

1 Conférence de presse de l'ARAU du 05-05-69.
2 Conférence de presse de l'ARAU du 15-07-76.
3 Conférence de presse de l'ARAU du 07-11-83.
4 Conférence de presse de l'ARAU du 31-10-86.
5 Conférence de presse de l'ARAU du 17-10-97.

CARREFOUR LEGRAND

Le réaménagement du carrefour Legrand-Louise constitue une illustration parfaite des tensions et oppositions qui marquent le développement de la mobilité bruxelloise dès le début des années 80. Ce dossier peut être vu comme l'un des premiers exemples de défense de la doctrine de l'ARAU en matière de mobilité publique : « des petits trams partout et tout le temps »[1].
Le problème soulevé en 1980 tant par la STIB que par les habitants amenés à fréquenter le carrefour est celui d'une circulation automobile trop importante qui perturbe le passage des trams entre le rond-point de l'Étoile, l'avenue Louise et l'avenue Churchill. À l'époque, cinq lignes de tram et trois communes (Ixelles, Uccle et la Ville de Bruxelles) sont concernées.

La STIB, avec le soutien du Ministère des Communications et de la commune d'Ixelles, opte pour la mise en pré-métro des lignes de tram avec trois trémies et l'abattage de nombreux arbres sur les avenues Churchill et Louise. Le coût du projet est estimé à 5 milliards de francs belges et les travaux doivent permettre la conversion en métro lourd dans le futur.

Le 7 novembre 1980[2], l'ARAU, IEB et les comités d'habitants[3] organisent une conférence de presse. Le projet est critiqué non seulement sur son coût jugé exorbitant, mais surtout sur la défiguration des avenues Louise et Churchill par l'abattage des arbres et enfin sur la suppression des arrêts intermédiaires. C'est le concept même d'enfouissement du tram pour laisser la place aux voitures qui est mis en évidence ainsi que la nuisance que constitue cette option par rapport à la qualité de vie des habitants. L'ARAU et IEB s'engagent à soutenir ceux-ci et à défendre leurs positions au sein des commissions de concertation qui ont lieu dans les trois communes concernées.

Fidèle à sa résolution de proposer des alternatives, l'ARAU publie également un contre-projet afin de démontrer qu'un aménagement moins cher et plus respectueux de l'environnement urbain est possible. Le principal apport du plan consiste en deux propositions : dévier le trafic routier par le bois de la Cambre et réserver l'exclusivité du franchissement de l'avenue Louise aux trams, aux cyclistes et aux piétons.

Les comités d'habitants soutiennent rapidement le projet de l'ARAU qui demande aux autorités administratives un essai de mise en circulation locale de six mois. La ministre Cécile Goor, également Secrétaire d'Etat pour la Région bruxelloise, charge le bureau d'études SOBEMAP de comparer les différentes options mises sur la table. Les premières conclusions confirment l'analyse des habitants et recommandent l'application d'une période d'essai.

Pourtant le dossier s'enlise dès la fin de l'année 1981 en raison du refus de la commune d'Ixelles et de la Ville de Bruxelles d'établir une période d'essai. L'ARAU critique cette décision qui nuit au bien-être commun et s'en prend au bourgmestre Demuyter, directement concerné car habitant dans une rue adjacente au carrefour et sur laquelle risque de se délester une partie du trafic en cas d'adoption provisoire ou définitive du projet de l'ARAU et des associations[4].

09

C'est presque dix ans plus tard, en 1990, que le dossier connaît enfin une évolution positive. La régionalisation est passée par là. L'esquisse d'une politique régionale plus cohérente est mise en place par le nouveau Ministre Régional des Communications avec l'assentiment de la Ville de Bruxelles[5].

Tout Bruxellois se promenant aujourd'hui dans la zone peut constater les effets bénéfiques du plan finalement retenu après essai par les autorités régionales. Seules les boucles de circulation routière à l'intérieur du bois de la Cambre ont été modifiées par rapport au plan de l'ARAU. Il s'agit d'une victoire pour les habitants et pour tous les défenseurs du tram en surface. La circulation persiste pourtant à s'imposer dans le Bois de la Cambre lui-même, nécessitant à terme de nouvelles mesures de restriction du trafic.

Le tram 23 au carrefour Legrand
Source : ARAU

1 Ecole urbaine de 1980.
2 ARAU : Conférence de presse du 07-11-80.
3 Comité de quartier Longchamp-Messidor ; NoMo ; Sauvegarde du Quartier Louise ; Comité Lesbroussart.
4 ARAU. Conférence de presse du 06-11-81.
5 ARAU. *Avis aux Habitants*, 04-09-90.

ARAU : 50 ANS DE RECHERCHE ET D'ACTION URBAINES

CASERNES

En 1976, le Ministère de la Défense Nationale et la Société Nationale du Logement (SNL) concluent une Convention de rachat de l'ensemble des casernes bruxelloises pour 2,4 milliards de francs belges. Il s'agit d'un total de 20 hectares répartis sur 5 sites : la caserne Rolin et l'Arsenal militaire (boulevard Louis Schmidt) ; la caserne Albert (rue des Petits Carmes) ; l'hôpital militaire (avenue de la Couronne) et la caserne Baudoin (place Dailly).
Cette acquisition représente une chance extraordinaire pour une région au territoire limité et touchée par l'exode urbain. Il est apparu essentiel que ces édifices militaires soient profitables au plus grand nombre et la conversion en logement (et si possible, en logement social) est pour l'ARAU la meilleure des affectations.

Toutefois, la SNL tarde à payer le rachat des casernes abandonnées et n'est toujours pas propriétaire de l'ensemble des biens quand l'ARAU tire la sonnette d'alarme en 1983 pour déplorer la lenteur du dossier qui devrait être une priorité pour Bruxelles. L'association craint que le pourrissement de la situation ne mène à la revente de certaines casernes à des promoteurs privés. Avec la régionalisation de la SNL, les terrains militaires passent sous la responsabilité de la Société du Logement de la Région Bruxelloise (SLRB). Ce transfert favorise l'aboutissement des dossiers et en 2019, tous ces terrains militaires ont été réaffectés. Chaque site a connu une transformation particulière et tous n'ont pas fait l'objet des mêmes controverses.

La caserne Albert (ou caserne des Grenadiers)

Rue des Petits Carmes, à proximité du Petit Sablon et du Palais d'Egmont, se dresse la caserne Prince Albert. Sur plus de 6000 m² au sol, elle abrite le régiment des Grenadiers du Roi jusqu'en 1939. Le bâtiment principal fut construit en style éclectique entre 1901 et 1905, selon les plans de l'architecte J.J. Van Ysendijck. La plus grande partie de la caserne fut détruite à la fin des années 1970[1].

Comme expliqué plus haut, l'État et la SNL tardent à transformer le site et ce n'est qu'avec la régionalisation que le dossier revient au-devant de l'actualité. À la fin de l'année 1989 se créé le « Comité de quartier de la caserne Albert » réunissant des commerçants et des habitants du quartier. Il s'agit alors essentiellement de s'opposer à l'installation du Ministère des Affaires étrangères sur les lieux. La situation centrale et la proximité du Palais d'Egmont nourrissent l'appétit du ministère mais pour les habitants, ce serait une très mauvaise option. En effet, ceux-ci, conformément à l'intention initiale, réclament la création de logements, ce qui aurait des retombées pour le commerce et l'animation du quartier[2].

L'ARAU et d'autres associations relaient et soutiennent ces revendications. Le 6 mai 1999, l'association publie un communiqué de presse[3] réagissant à la mise en vente par la Région du site de la caserne au plus offrant.

. . . Mercredi 13 décembre 1989

Prendre les armes pour les casernes

Ça grenouille autour des casernes. Trois projets en concurrence sur l'Hôpital militaire, quatre pour la caserne Dailly, d'autres restés en rade pour Rolin et Prince Albert. Et puis, ce fameux arrêté royal d'expropriation par l'État de la caserne Prince Albert. Et les réactions véhémentes de Charles Picqué et de Didier Gosuin, les membres compétents de l'exécutif bruxellois, de la ville de Bruxelles, de la SDRB, du FDF, de l'Atelier de recherche et d'action urbaines, d'Interenvironnement Bruxelles...

Interenvironnement estime qu'il est temps de mettre fin à ces vaines surenchères, d'ordonner ses pensées et d'accoucher d'une vision globale du dossier. Jamais en retard d'une guerre, l'association a déjà affiné ses positions.

— *Ne lâchons pas nos bijoux de famille*, lance Philippe De Keyser, président d'Interenvironnement.

La Société nationale du logement est propriétaire de Prince Albert, de l'Arsenal du Charroi, de Rolin et des deux tiers de Dailly. Laissons pour le moment le Petit Château de côté, dit M. De Keyser : il a un rôle social puisqu'il accueille les réfugiés politiques. Mais il est, ajoute-t-il, indispensable d'acquérir le dernier tiers de Dailly et l'Hôpital militaire. Environ un milliard à débourser.

— *Plus que jamais*, dit-il, *la Région doit être maître du sol et de son utilisation.*

Des billes à acheter

La Région et la SNL (ou plutôt la Société du logement régional bruxellois) peuvent-elles encore acquérir ces casernes puisque, depuis 1981, elles n'ont plus payé la Défense nationale ? Oui. Farce que la Défense nationale n'a jamais dénoncé la convention qui la lie depuis 1976 à la SNL et à la Région. Mais si la Région ne bouge pas, ne paye toujours pas, la Défense nationale pourrait reprendre ses billes et vendre au plus offrant.

Bon. Admettons que la SDRB devienne proprio de ces casernes. Et alors ?

— *On doit élaborer des plans particuliers d'aménagement pour chaque caserne*, répond Philippe De Keyser. *De véritables actes de construction ou de rénovation de morceaux de ville, de nouveaux quartiers, avec la dimension de mixité fonctionnelle et sociale que cela suppose. Pas la transposition de projets immobiliers privés tout faits.*

Pas question donc pour le groupe de pression bruxellois de laisser au promoteur X toute une caserne, à Y une autre, à Z une troisième... Divisons plutôt en lots à destinations diverses, reparcellisons, lotissons les zones, inventons des manières de les céder, par vente, par bail emphytéotique, à des privés. Avantages : une plus grande diversité architecturale, des équilibrages financiers.

Cela rejoint quelque peu ce qu'en pense Didier Gosuin, le secrétaire d'État au Logement : *C'est vrai que, pour le moment, il y a plein de projets, mais c'est la Région qui sera l'initiatrice des réalisations. Et puis elle verra avec quel privé on va jouer.*

Des privés qui conservent les casernes, des privés qui démolissent le tout ? Pour Jean-Michel Mary, secrétaire d'Interenvironnement, il faut préserver les éléments les plus intéressants du patrimoine architectural militaire. Une symbolique urbaine à préserver, un atout de qualité.

La différence ?

— *Oui mais*, dit de son côté Didier Gosuin, *si la rénovation coûte cher, qui va payer ? Nous voulons du logement social et moyen sur ces casernes. Nous voulons vendre la construction à 33.000 F le m2. Si la rénovation de Dailly coûte par exemple 44.000 F le m2, qui va payer la différence ? Pas question en tous cas de la faire supporter par le budget du logement social.*

Jean-Michel Mary ricane : *Ça fait des années qu'on dit que la rénovation coûte moins cher que le neuf. Surtout à Dailly, où les constructions permettent une rénovation légère.*

Que faire sur les casernes ?

— *Le temps n'est plus au tout logement social sur l'ensemble des casernes*, répond Philippe De Keyser. *On ne pourrait d'ailleurs pas le payer. Nous disons qu'il faut tendre, globalement, vers 20 % de logement social, 35 % de logement moyen, 25 % de logement sans contrôle de prix et 20 % de bureaux, commerces et équipements.*

A saupoudrer caserne par caserne.

Voilà. L'exécutif bruxellois, et particulièrement Didier Gosuin, a du boulot. On lui demande aussi de l'imagination. On exige enfin qu'il aille vite. C'est la mobilisation. On les délaisse depuis treize ans, mais les casernes bruxelloises sont aujourd'hui à défendre. Aux armes, citoyen Gosuin !

JEAN-CLAUDE VANTROYEN.

La botte de l'État met à mal l'urbanité bruxelloise. Une allégorie de Philippe Meerseman, le dessinateur d'Interenvironnement.

Coupure de presse

Pour l'ARAU, en effet, le quartier est extrêmement sensible et représente un lieu stratégique entre le bas et le haut de la ville. Il n'est pas question de céder la place du logement dans un cadre idéal pour son implantation. Face à l'urgence de la situation (plus de vingt ans d'abandon), l'ARAU rappelle l'obligation *citoyenne* des candidats acquéreurs et l'importance de favoriser le logement social.

En avril 2001[4], un projet conjoint de la Régie des Bâtiments (pour les bureaux du Ministère des Affaires Etrangères) et du promoteur EGTA (pour le logement) est déposé pour la construction de 13000 m² de logement et de 10700 m² de bureaux. En commission de concertation, l'ARAU apporte son soutien au projet tout en regrettant le trop grand nombre de places de parking prévu. Ce projet verra le jour en différentes phases et les logements (de luxe, malheureusement) trouvent acquéreurs. Finalement, le comité de quartier et les associations ont contribué au développement d'appartements sur le site, mais les pouvoirs publics ont manqué l'occasion de faire reconstruire des logements sociaux qui auraient permis une réelle mixité.

La caserne Baudoin (alias Dailly)

Située à front de la chaussée de Louvain, la caserne d'infanterie Prince Baudoin est inaugurée en 1894 après six années de travaux. L'édifice est l'œuvre de l'architecte O. Geerling, qui opte pour un style éclectique d'inspiration Renaissance flamande. La caserne est occupée par la Défense Nationale jusqu'en 1970, date de son abandon[5].

Acquise par la SNL en 1981, la caserne va subir les mêmes maux que ses « consœurs » et il faut attendre 1994 pour que la Société de Logement de la Région Bruxelloise développe un projet d'occupation du site en logements. Le 17 avril 2003, après 33 ans d'abandon, la société MEMCO remporte l'appel d'offres pour la transformation du bâtiment à front de la place Dailly. Le promoteur prévoit 80% de logement sur le site.
Le projet est soumis à la commission de concertation à laquelle participe l'ARAU. Favorable au projet (avec un petit bémol pour les places de parking), l'association est très étonnée par l'avis défavorable émis par la Région et la commune, justifié par l'opposition au rehaussement de l'édifice principal. Qui plus est, la CMRS demande le classement du site le 15 janvier 2004, faisant perdre un temps précieux en pleine crise du logement, et alors même que le site est abandonné depuis des décennies ! L'ARAU regrette cette situation[6] et reproche leur indécence et leur irresponsabilité aux pouvoirs publics concernés.

C'est finalement en 2008 que sont achevées les transformations de l'espace en zone mixte (commerces au rez-de-chaussée et logements aux étages) selon les plans de l'architecte Bassam Fares. Encore une fois, les logements sont vendus au prix du marché. C'est le point de départ de la réurbanisation du site militaire.

L'hôpital militaire

Il n'est malheureusement plus possible aujourd'hui d'apercevoir cet ensemble d'édifices situé entre l'avenue de la Couronne, l'avenue Rodin et la rue Mathieu. Achevé et inauguré en 1888 selon des plans de l'architecte Geerling et du colonel du Génie De Vos, l'hôpital militaire comporte un imposant édifice de style néo-renaissance flamande de 244 mètres de long, 15 pavillons pour accueillir les malades et une chapelle en son centre[7].
Jugé obsolète en 1974, il est inclus dans le groupe de bâtiments militaires vendus à la SNL deux ans plus tard. Abandonné à son sort durant quinze ans, c'est en 1993 qu'un projet de réaffectation radical voit le jour. En effet, seuls sont conservés deux immeubles d'angles (celui du directeur et celui des infirmiers), tout le reste étant rasé pour faire place nette à un ensemble de logements à l'arrière de l'avenue de la Couronne le long de laquelle s'installe un complexe de bureaux. Le projet comprend également la création d'un nouvel espace vert et de deux nouvelles voies de communication.

Le projet est durement critiqué par les habitants réunis au sein du « comité de quartier de l'ancien hôpital militaire » et soutenus par l'ARAU, IEB et les AAM[8]. Il est jugé « disproportionné » si on le compare aux îlots voisins. Le comité s'oppose également à la destruction du bâtiment principal pour ses qualités architecturales ainsi qu'à la suppression de l'espace vert existant. Il est demandé à la commission de concertation de remettre un avis défavorable.
On ne peut cette fois-ci que constater l'échec des revendications car le projet est accepté tel que présenté en commission de concertation. Le feu vert est donné pour un chantier qui va durer 10 ans pour s'achever en 2005.

La caserne Rolin et l'Arsenal du charroi

Deux édifices situés de part et d'autre du boulevard Louis Schmidt connaîtront des sorts différents après leur déclassement. Le bâtiment de la caserne Rolin, de style néo-Tudor, fut complètement rasé en 1993 afin d'y construire du logement et un petit parc. L'ARAU n'est pas intervenu spécifiquement dans ce dossier qui fait la part belle au logement.

L'Arsenal est un cas particulier. Il s'agit d'un complexe d'édifices construits en différentes phases entre 1900 et 1930 et constitué en grande partie de bâtiments à vocation industrielle. En 1989, la SDRB achète plusieurs parties du complexe et transforme celles-ci en ateliers (Maroquinerie Delvaux) et en lieu d'exploitation pour des PME. Le projet industriel est conforme aux souhaits que l'ARAU émet en 1983 et défend en général[9].

1 Iris Monument, en ligne. http://www.irismonument.be/fr.Bruxelles_Pentagone.Rue_des_Petits_Carmes.14.html
2 Conférence de presse de l'ARAU du 26-01-90.
3 Communiqué de presse de l'ARAU du 06-05-99.
4 « La grande mue du « Prince Albert », *Le Soir*, 07/08-04-01.
5 Iris Monument, en ligne : http://www.irismonument.be/fr.Schaerbeek.Place_Dailly.4.html
6 Communiqué de presse de l'ARAU du 10-05-04.
7 Iris monument, en ligne : http://www.irismonument.be/fr.Ixelles.Avenue_de_la_Couronne.A002.html
8 Conférence de presse commune du 06-04-93.
9 Conférence de presse de l'ARAU et d'IEB du 10-03-83.

CENTRES COMMERCIAUX

Trois projets d'implantation de nouveaux grands centres commerciaux sont presque simultanément mis sur pied aux alentours de 2010 par différents promoteurs. La société civile bruxelloise se mobilise fortement et une plateforme vouée à lutter simultanément contre ces menaces regroupe des représentants du secteur du commerce (Unizo, l'UCM, la CSC, l'ACV) et des comités d'habitants (IEB, Bral, Bond Beter Leefmilieu).

À l'automne 2012, les Midis de l'Urbanisme organisés par l'ARAU ont pour titre évocateur « Centres Commerciaux, 2+1 gratuit ? ». L'occasion pour les participants de repenser le modèle du centre commercial et les interrogations inhérentes à celui-ci (influence sur la mobilité, impact sur l'environnement, concurrence avec les noyaux commerçants existants, respect du patrimoine…). L'événement illustre la vivacité du débat et l'importance des enjeux qu'implique l'installation possible de ces « shoppings centers ». Le site de Uplace étant situé hors des limites de la Région (Machelen), il a fait l'objet d'un suivi moins proche de l'ARAU (et d'un appel au BBL). Pour cette raison, nous avons choisi de nous concentrer sur les dossiers Docks et NEO que nous allons traiter séparément en gardant à l'esprit la simultanéité dans le temps.

Docks Bruxsel (anciennement Just Under The Sky JUTS)

En 2006, les défenseurs du patrimoine industriel bruxellois introduisent une demande de classement du site des anciennes poêleries Godin auprès de la Région bruxelloise. Situé le long du canal, à proximité du Pont Van Praet, ce site industriel constitue un ensemble exceptionnel et bien conservé. Seul le familistère est classé, au grand dam des historiens qui rappellent l'importance de chaque édifice dans le fonctionnement de cette « ville dans la ville ». Ils estiment inconcevable de ne pas préserver l'un des plus beaux témoins du passé industriel de la capitale[1].

Deux ans plus tard, le Groupe Mestdagh, via son bras immobilier, Equilis, acquiert le terrain des anciennes poêleries (5 hectares). Le promoteur introduit une demande de certificat d'urbanisme et d'environnement pour la réalisation d'un centre commercial de 50.000 m² assorti de 1.753 places de parking. Le projet est baptisé « Just Under The Sky » (JUTS).

Aussitôt, les associations bruxelloises et les comités d'habitants[2] se mobilisent pour le sauvetage du patrimoine et contre le projet de méga centre commercial. Le projet est soumis à enquête publique et les critiques des associations sont vives lors des réunions de concertation. Deux aspects centraux sont soulevés : d'une part la violation du PRAS qui affecte clairement la zone à l'industrie urbaine (commerce de gros ou grand commerce spécialisé) ; et d'autre part la recherche d'alternative afin de maintenir l'activité sur le site[3].

Parallèlement aux luttes juridiques et techniques, des actions de sensibilisation sont organisées par les associations et les comités d'habitants

(visites guidées du site, projection d'un court-métrage, pétitions...). Les résultats de l'étude d'incidences publiés en mai 2010 renforcent les positions des associations en rappelant le «symbole unique d'une architecture industrielle» et le «grand intérêt patrimonial» du site. D'autres critiques ciblent l'augmentation du trafic induite par l'ouverture du centre commercial et les problèmes liés à la clientèle potentielle, la zone de chalandise de proximité ne constituant que 22% de la clientèle potentielle d'après les études.

Le 28 juin 2011, la commission de concertation de la Ville de Bruxelles remet néanmoins un avis favorable sur la demande et le certificat d'urbanisme est délivré en août 2011 pour un centre de 56.000 m² (dont 36.000 m² de surfaces commerciales et 8.000 m² d'activités productives). Fort de cet acquit, Equilis introduit, fin septembre 2011, une demande de permis d'urbanisme.

Toutefois, il s'agit d'un projet mixte nécessitant également un permis d'environnement. Or le promoteur n'a encore aucune garantie dans ce domaine. Bloquée dans les méandres de la procédure pendant plusieurs mois, la décision arrive finalement sur la table du gouvernement bruxellois à la fin 2011. Entre-temps, les associations regroupées contre le projet publient une contre-proposition réalisée par un étudiant de l'école d'architecture Sint-Lukas[4]. Ce projet plus respectueux de la préservation du patrimoine n'est toutefois pas pris en compte par les promoteurs et les autorités régionales.

Les arguments retenus pour contrer l'obtention du certificat d'environnement tiennent en 4 points: «le projet ne tient nullement compte des effets cumulatifs du point de vue de la mobilité et de la pollution des autres projets de centres commerciaux à proximité»; «le projet n'est pas compatible avec les objectifs de mobilité régionaux approuvés dans le cadre du plan Iris 2 qui prévoit une réduction de 20% de la pression automobile»; «JUTS rend inatteignable le respect des normes européennes en matière de dioxyde d'azote» et «le non-respect du projet de schéma-directeur de Schaerbeek-Formation qui prévoit un territoire zéro-émission le long du canal»[5].

À l'été 2012, Equilis obtient néanmoins les permis d'urbanisme et d'environnement[6] nécessaires. Le permis d'urbanisme fait toutefois l'objet d'un recours en annulation devant le Conseil d'État porté par IEB, l'ARAU, le Bral et l'Unizo, recours non suspensif qui n'empêche pas le démarrage du chantier. Les associations brandissent également l'avis négatif émis par le Comité socio-économique en septembre 2012. La Région conserve cependant la capacité de délivrer un permis socio-économique mais celui-ci doit être justifié[7].

Les travaux de démolition et de dépollution du site débutent à l'été 2013 malgré les recours (non-suspensifs) introduits contre le projet. L'ARAU espère cependant encore un «retournement de situation»[8]. Le centre commercial est inauguré le 20 octobre 2016, 8 ans après la première demande de permis introduite par Equilis.

11

Les shopping monsters
Source: IEB

ARAU: 50 ANS DE RECHERCHE ET D'ACTION URBAINES

C'est une «pirouette juridique» qui sauve la légalité du projet en 2017. Les associations requérantes se sont vu notifier le 20 avril le retrait du permis d'environnement par l'autorité régionale (alors que le site est en exploitation depuis quelques mois). Las! Le même jour la Région prend un nouvel arrêté confirmant un permis d'environnement moyennant quelques nouvelles conditions.

En 2019, plusieurs commerces quittent le centre. La suroffre paraît avérée, alors même que Neo n'est pas encore réalisé et que les promoteurs de Uplace, freinés par des décisions administratives contraires à leur projet, n'ont toutefois pas renoncé.

NEO Heysel

Le projet baptisé «Neo» prévoit la construction d'un méga-centre commercial sur le plateau du Heysel: le *Mall of Europe*. Mentionné dans le *Schéma de Développement Commercial pour la Région de Bruxelles-Capitale* en 2008 et dans le *Plan de Développement International (PDI)* de la Région de Bruxelles-Capitale (2007), il fait l'objet d'une étude indépendante de la *Chambre des Classes Moyennes*. Les résultats de cette étude illustrent les pertes que devraient connaître 4 noyaux commerciaux bruxellois (bas de la ville, haut de la ville et les shoppings centers de Woluwe et Anderlecht).

Par ailleurs, les réglementations et prescriptions du PRAS destinent le site du Heysel au tourisme et aux équipements collectifs (il ne peut accueillir que 3.000 m² de commerces). C'est le gouvernement régional qui change les règles du jeu au bénéfice de la Ville[9] lorsqu'il décide le 20 janvier 2011 d'ouvrir le PRAS à des modifications. Celles-ci doivent permettre la réalisation du PDI qui prévoit l'installation d'un nouveau centre de congrès de 3.500 places, une salle de spectacle de 15.000 places et le centre commercial mentionné depuis quelques années.

Le projet de PRAS dit démographique, qui prévoit de faire du Heysel une ZIR (Zones d'interêt régional) avec un programme sur mesure pour NEO, est longuement analysé par l'ARAU. La construction d'un centre commercial (modèle éculé) est superflue, sachant que l'offre explose (au même moment, les projets JUTS et Uplace semblent plus avancés), que le pouvoir d'achat des habitants n'est pas extensible à l'infini et que la concurrence nuirait aux commerces du centre-ville. Soucieux de répondre aux besoins immédiats des Bruxellois, l'ARAU propose la création de logement social sur ces terrains appartenant à la Ville[10] et critique l'option d'une urbanisation de masse très vulnérable (voir Quartier Nord)[11].

La première phase du projet, passe en commission de concertation en décembre 2016 puis en mars 2018. Ce programme (ne représentant qu'une partie de NEO) porte sur la construction du plus grand centre commercial

de Belgique: 72.000 m² (incluant les fonctions Horeca - 9.000 m²); des bureaux (maximum 20.000 m²); 590 des 750 logements prévus; 104 logements collectifs (maisons de repos); des espaces de loisirs à vocation touristique «indoor»; un cinéma; un projet de loisirs à vocation touristique «outdoor»; 3.700 places de parkings et des crèches[12].
L'ARAU pointe une série de points négatifs comme un «appel d'air» pour le trafic automobile, le non-respect de la hiérarchie et de la chronologie de la planification (en faisant de celle-ci un outil de légitimation et non de planification) ou encore la non-pertinence d'un centre commercial de 72.000 m². L'ensemble projeté par le promoteur et la Ville étant «en total décalage avec la réalité, qu'elle soit environnementale, sociale ou économique[13]».

Face à la volonté de la Ville de Bruxelles de ne pas modifier ses projets, les associations se voient contraintes aux voies légales pour essayer de bloquer NEO. À deux reprises, en 2015 et 2016, le Conseil d'État annule la base légale autorisant la création d'une ZIR sur le plateau du Heysel. À la suite de cette annulation, le gouvernement bricole une nouvelle base légale sur mesure. Dénonçant un «passage en force» et une «violation du principe d'égalité», cinq associations[14] introduisent un recours devant le Conseil d'État en septembre 2017.

1 IEB, «Sauvetage des anciennes poêleries Godin», 27-05-08.
2 Sont rapidement mobilisés l'ARAU, IEB, le BRAL, Bruxelles Fabriques, la Fonderie, Pétitions-Patrimoine, le comité Marie-Christine et le comité Inter-Quartiers de Neder-Over-Heembeek.
3 IEB, «Godin: le centre commercial n'est pas coulé mais il a du plomb dans l'aile», 08-07-09.
4 IEB, Bruxelles-Fabriques, Bral. Communiqué du 07-10-11.
5 Plate-Forme interrégionale pour une politique économique durable, 30-11-2011.
6 Suite à un recours devant le Collège d'environnement émanant des mêmes parties, le Collège a déclaré ce recours fondé sur le premier moyen, lequel soulevait le non-respect des délais par l'IBGE pour délivrer le permis. Conséquence: le permis d'environnement a été mis à néant et c'est le certificat d'environnement délivré en 2011 qui tient lieu de permis, certificat délivré par l'IBGE à un moment où cette autorité manquait encore de nombre d'informations sur l'incidence environnementale du projet.
7 La Capitale, 12-09-12.
8 La Libre Belgique, 08-08-13;
9 Comportement souvent constaté à Bruxelles: quand le projet d'un promoteur est contraire au Plan, on modifie le plan pour le rendre compatible avec le projet du promoteur.
10 L'ARAU reprend le chiffre de 40.000 ménages inscrits sur les listes d'attente du logement social.
11 ARAU. «Projet de modification du PRAS», 12-07-12.
12 Sont prévus dans NEO sans être repris dans EUROPEA: 160 logements; un centre de congrès de 5.000 places; un hôtel; des espaces verts; des terrains de sport; 2.100 places de parking supplémentaires.
13 ARAU. Analyse du 06-12-16.
14 ARAU, IEB, Unizo, le BRAL et BBL.

CITÉ ADMINISTRATIVE DE L'ÉTAT

Une rupture entre le haut et le bas de la ville. Dans les années 1950, l'État décide d'implanter un centre administratif destiné à regrouper les administrations nationales, à proximité du nouveau boulevard Pachéco, sur des terrains qui lui appartiennent depuis la création de la jonction ferroviaire nord-midi. Le site retenu est préféré à des emplacements périphériques en raison des facilités d'accès offertes par la proximité de la nouvelle gare centrale.

Le quartier, bouleversé pour le percement de la jonction nord-midi, est totalement rasé. Entre la colonne du Congrès et le nouveau boulevard Pachéco (le «toit» de la jonction), des dizaines de maisons sont abattues. Les raisons invoquées par les pouvoirs publics pour justifier ces démolitions tiennent en trois mots : insalubrité, insécurité et immoralité. Le nouveau projet prévoit la construction d'immeubles de bureaux sur une dalle de béton (celle-ci recouvrant des centaines de places de parking). Résultat, lorsque l'on remonte ce versant de la ville on ne retrouve plus d'accès au quartier Notre-Dame-aux-Neiges (via l'escalier monumental de Cluysennar) mais bien un mur brutal accentuant la coupure entre deux morceaux de ville. Pour René Schoonbrodt, ancien président de l'ARAU, «la doctrine fonctionnaliste a triomphé du patrimoine social et bâti».

Dès 1973, l'ARAU promeut une plus grande diversité sur le site : passage de la zone monofonctionnelle à un quartier complexe et vivant. Il est nécessaire de remailler le tissu urbain et de résorber la rupture par du logement et de nouvelles voies de cheminement.

L'étude publiée par l'association montre qu'il est possible d'implanter du logement le long du boulevard Pachéco en récupérant le côté bordé par le parking de la Cité administrative et en réduisant la largeur du boulevard. Les Archives d'Architecture Moderne présentent également un projet d'implantation d'équipements publics sur ce même boulevard Pachéco avec une meilleure perméabilité du site grâce à des escaliers monumentaux au droit de la colonne du Congrès.

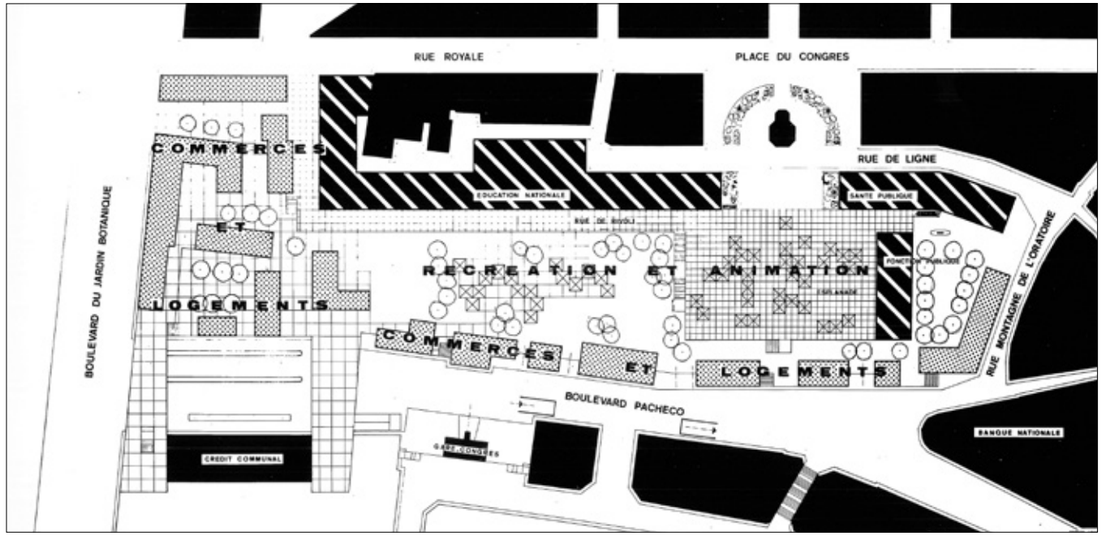
Cette alternative n'est pas valorisée par l'État qui poursuit les travaux. La tour des Finances est construite entre 1978 et 1983. La façade du bloc de circulation verticale en béton brut n'est jamais achevée. Devant le fait accompli, l'ARAU soutient dix ans plus tard le projet du cinéaste et historien de l'architecture Hans Wieser : une végétalisation de la face nord de la tour (côté jardin Botanique). Ce projet-pilote permettrait d'atténuer le rideau de béton et ses effets sur le quartier. Le projet est publié dans le cadre d'un concours d'idées promu par le secrétaire d'État afin d'habiller la façade côté Botanique. Cette proposition n'est pas retenue par le jury.

L'évolution du quartier revient au-devant de l'actualité en octobre 2006 lorsque le Gouvernement Régional de Bruxelles approuve en première lecture le projet de schéma directeur pour la zone «Cité Administrative de l'État – Botanique». C'est l'occasion pour l'ARAU de rappeler les enjeux et ses requêtes pour le quartier : la *perméabilité* et la *mixité*. Si le plan pose un bon

diagnostic, les remèdes à apporter ne sont pas toujours les plus adéquats (sauvegarde de l'urbanisme sur dalle et, de facto, de l'effet barrière des 1800 places de parking…).

En début d'année 2009, la société RAC Investment Corp introduit plusieurs demandes de permis afin de réhabiliter une partie des bâtiments de la Cité Administrative en bureaux et logements. La première demande concerne la rénovation des immeubles à front de la rue Royale et de la rue Rivoli. Elle vise, entre autres, à accroître la superficie de bureaux ; à déplacer les commerces sur zone ; à rehausser les gabarits (1.20 m). La seconde demande de permis consiste à scinder l'un des bâtiments (le C) en logements et bureaux et à créer 5000 m² de commerces dans ce même immeuble.

Après consultation des habitants du quartier et analyse du projet, l'ARAU, IEB, le BRAL et le comité de quartier Notre-Dame-aux-Neiges organisent une conférence de presse commune. L'analyse portée sur le projet revient sur les différents enjeux et préconise plusieurs pistes pour la transfor-



Plan proposé par l'ARAU en 1972

mation du site. La principale critique des associations concerne l'absence de PPAS et la planification du fait accompli. Il est préconisé de penser le site comme un ensemble, notion non reprise dans ce projet car seule une partie des bâtiments est concernée. D'autres demandes concernent une meilleure répartition du logement (et l'augmentation de la part de ceux-ci, de 35% à 50%); une réelle mixité des fonctions; une amélioration de l'accessibilité...
En 2017, une nouvelle proposition d'aménagement du site voit le jour: un nouveau promoteur prévoit une densification du site avec la construction de nouvelles tours de logements. Pour IEB, le projet immobilier comporte plusieurs lacunes parmi lesquelles une absence de concertation avec les associations et les riverains. La question de la densité excessive du site pose également problème. La rupture de la perspective depuis la colonne du congrès créée par l'érection d'une nouvelle tour cristallise les critiques des riverains et des associations depuis la publication des premières esquisses du projet.

Le 12 avril 2019, la commission de concertation rend un avis favorable à une variante de ce projet. Quelques conditions y sont jointes mais ne remettent pas en cause les fondamentaux. La commission choisit de ne pas suivre l'avis des riverains et de conforter les changements prévus. La Ville et la Région ont été prises à leur propre piège: le PPAS exige 35% de logements, les superficies de bureaux étant excessives, la densité du site explose. Quid de l'urbanité future?

1 Thierry Demey, «Dans les Bas-Fonds de la rue Royale: La Cité administrative de l'État» in: *Bruxelles, chronique d'une capitale en chantier*, Bruxelles, Paul Legrain, 1992, Tome 2

2 Dessiné par l'architecte Van Kuyck, le programme architectural prévoit la séparation des circulations, l'utilisation du béton armé, des jardins sur dalle... Le jardin est l'œuvre du paysagiste français René Pechère.

3 René Schoonbrodt, *Vouloir et Dire la Ville*, p.439

4 «La reconstruction de Bruxelles», Projet présenté par les architectes Birkiye, Biusieau et Neirinck, AAM, 1982.

5 ARAU, conférence de presse du 14-10-92.

6 ARAU, conférence de presse du 18-10-06.

7 ARAU, BRAL, IEB, Comité de Quartier Notre-Dame Aux Neiges. Communiqué de presse conjoint du 11-02-09.

8 IEB. Communiqué du 6 février 2018.

9 *Le Soir*. «D'une cité administrative à une cité résidentielle», 12-04-19.

DES PETITS TRAMS PARTOUT ET TOUT LE TEMPS

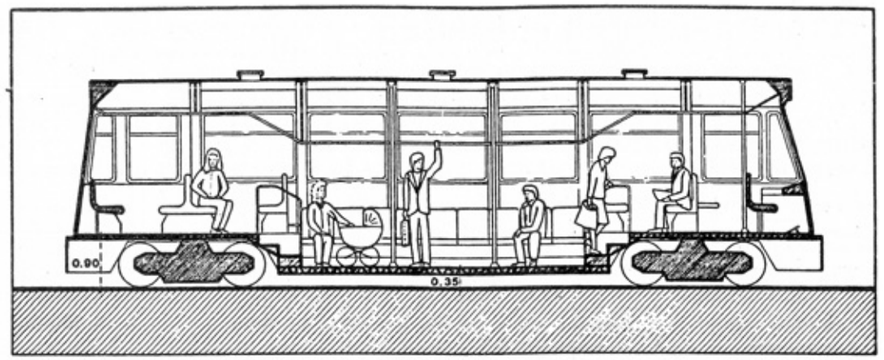
«Bruxelles est l'une des rares villes qui n'a jamais renoncé au tram et qui a toujours continué à investir dans ses infrastructures de tramways»[1]. Cette phrase du directeur de la STIB Brieuc de Meeûs prononcée en 2018 à l'occasion de la célébration de l'anniversaire des 150 ans du tram, peut faire sourire: si aujourd'hui le tram est unanimement reconnu comme un transport public essentiel pour la Région, il n'en a pas toujours été ainsi.

Dès les années 1960, la généralisation du recours aux véhicules individuels fait chuter la fréquentation des transports en commun[2]. D'énormes investissements sont consentis par les autorités pour faciliter la circulation des voitures (autoroutes de pénétration, voies rapides...). La ville est pensée comme une somme de zones monofonctionnelles dont le centre est destiné aux bureaux et les banlieues au logement.
Les politiques menées par la STIB tendent à remplacer les trams par des bus ou à les enterrer en les «métroïsant». Le maillage du réseau et du territoire se réduit au profit du renforcement de certains axes sur lesquels se rabattent les petites lignes, en créant des ruptures de charge au détriment des voyageurs.

C'est dans ce contexte très défavorable que l'ARAU intervient en 1980. Une école urbaine est organisée sur la question et toute une vision de la ville et des circulations en son sein est élaborée sous un titre portant une maxime qui deviendra emblématique pour l'association: «des petits trams partout et tout le temps»[3]. L'analyse initiale porte sur le plan de gestion de la STIB publiée en 1979. La STIB et le Ministère des Communications choisissent de prendre des mesures centrées sur l'amélioration de la vitesse commerciale: poursuite des travaux de métro lourd, divers projets de «métro léger»[4] et achat de nouvelles rames à grandes capacités.

Le projet de ville défendu par les membres de l'ARAU est en totale opposition avec les options des autorités. Il faut réparer Bruxelles en reconstruisant des quartiers mixtes (habitat, commerces, bureaux) connectés les uns aux autres par des petits trams à haute fréquence. Ces petits trams, très répandus jusque dans les années 1950, circulent aisément dans le tissu urbain. Enterrer les transports en commun ne fait que favoriser l'utilisation de la voiture en surface et contraint à priver les usagers du spectacle de la ville.

L'ARAU prône un refinancement plus important de la STIB et l'engagement de personnel supplémentaire afin de renforcer les fréquences, la cadence, le confort et la sécurité sur le réseau. Bruxelles devrait également compter ses propres ateliers de fabrication et de réparation de petits trams.



Les petits trams de l'A.R.A.U.

Une véritable politique des transports en commun à Bruxelles. C'est devenu un *leitmotiv* pour tous ceux que l'aménagement de la ville intéresse. Mais quel transport en commun ? C'est là que les réponses divergent. Pour la S.T.I.B., l'avenir est aux longs trams à grande capacité, ce qui implique une réduction des fréquences. Pour l'A.R.A.U., par contre, l'avenir est aux petits trams partout et tout le temps.

Le but de l'A.R.A.U. (1) a été défini dès mars 1980 : assurer une haute fréquence de passage des véhicules à toutes les heures et partout, multiplier les lignes de surface, améliorer la circulation des véhicules par des infrastructures légères de surface et la limitation de la circulation automobile.

La S.T.I.B., par contre, préfère de nouveaux véhicules de très grandes capacités circulant sur un réseau basé sur quelques grands axes et veut construire des ouvrages souterrains supplémentaires, sous le bois de la Cambre, sous le goulet Louise... D'ailleurs, elle a commandé 81 véhicules de tramway rapide à 230 places chacun... afin de remplacer 190 petits véhicules de 100 places. C'est la preuve que la S.T.I.B. se préoccupe uniquement du nombre de places offertes sans prendre en compte la fréquence.

Toutes les sept minutes, ou plus

De petits trams, disait l'A.R.A.U. Un retour en arrière, aux voitures cahotantes d'antan ? On dit souvent que l'A.R.A.U. n'est pas concret, qu'il critique sans proposer de solution de rechange. Pour faire taire cette opinion, l'A.R.A.U. a mis au point un modèle de petit tram, nouveau, sûr, rapide et confortable, dont vous voyez le profil ci-contre.

Quelques caractéristiques. Pour faciliter l'embarquement-débarquement, des innovations : deux grandes portes coulissantes (comme dans le métro lourd), un plancher central abaissé pour supprimer les marches d'accès, un appareil automatique de distribution des tickets. Ceci afin d'augmenter la vitesse commerciale.

Une longueur de 12 m 25, une largeur de 2 m 20. Une capacité de 90 places dont 34 assises (les véhicules commandés par la S.T.I.B. offrent seulement 60 places assises sur 230).

Avec une fréquence de sept minutes, les petits trams peuvent accueillir 770 voyageurs par heure et sens de circulation. Avec une fréquence de deux minutes, on passe à 2.700 voyageurs par heure et sens (ce qui est supérieur à la capacité du 103 aux heures de pointe). Si ce n'est pas encore suffisant, deux petits trams peuvent être jumelés, ce qui permet, à fréquence de cinq minutes, 2.160 voyageurs par heure et sens, et, à fréquence de 45 secondes (possible grâce à l'automatisation des feux de circulation), 14.400 voyageurs (ce qui est supérieur à la fréquentation du métro est-ouest).

L'emploi

Si la S.T.I.B. veut remplacer 190 trams par 81 nouveaux véhicules, il y aura, évidemment, une perte d'emploi. L'A.R.A.U. veut, au contraire, remplacer ces 190 véhicules en fin de carrière par 190 petits trams afin de maintenir l'emploi du personnel roulant. Et ensuite mettre en place 50 km de nouvelles lignes de surface pour renforcer la liaison entre les quartiers. Ce qui favoriserait, bien sûr, l'emploi.

L'A.R.A.U. va même plus loin. Son modèle de tram pourrait être utilisé dans d'autres villes belges et dans des villes de même importance que Bruxelles en Europe et ailleurs. Et l'industrie belge pourrait les construire... et les exporter.

J-C. V.

(1) A.R.A.U., Atelier de recherche et d'action urbaine, a.s.b.l., rue Henri Maus, 37, boîte 7, à 1000 Bruxelles - tél. 513.47.61.

Enfin, l'association considère qu'il faut des incitants à l'utilisation des transports publics et prône la gratuité tous les soirs après 19h et le week-end.
Les directions énoncées dans le document trouvent de nombreux terrains d'application dans les années qui suivent, notamment dans les luttes contre les différents projets de pré-métro. Deux de ces luttes cristallisent l'affrontement entre les deux visions de la ville (ARAU et Ministère des Communications) : le maintien du tram en surface au Goulet Louise et à l'avenue Legrand[5].

Ces préoccupations qui n'ont rien perdu de leur pertinence, reviennent périodiquement à l'agenda de l'association : lors de l'élaboration du plan bus de la STIB (2005), avec la publication de la *Cityvision* (2009) et lors des projets de « métroïsation » (et notamment le très récent dossier du Métro Nord).

Article paru dans *Le Soir* du 18 novembre 1981

1 Le Soir du 22 mars 2018, p.29.
2 Entre 1954 et 1979, on passe de 350 millions de voyageurs à 175 millions seulement.
3 ARAU, « Des petits trams partout et tout le temps », 1980.
4 Un deuxième axe est-ouest passant par la Bourse ; un axe Rue Royale – Avenue Louise avec mise en souterrain du goulet Louise ; un tunnel à trois branches à Legrand (au bout de l'avenue Louise).
5 Voir les dossiers consacrés à ces deux thèmes.

ÉGLISE DU GESÙ

1974 —

Dans le quartier de la Porte de Schaerbeek et du Jardin Botanique, un îlot urbain retient toutes les attentions du milieu associatif bruxellois depuis pratiquement cinquante ans : le site du Gesù[1]. Il s'agit d'un ensemble comprenant un couvent, une église et quelques maisons unifamiliales[2]. Lorsqu'en 1974 la Compagnie des Jésuites, propriétaire des lieux, s'associe à deux architectes (François et Herpain) pour construire sur place des immeubles à appartements de 14 à 17 étages, l'ARAU intervient en suivant deux lignes directrices : la construction de logements et le respect du patrimoine[3].

Face aux velléités spéculatives de la Compagnie de Jésus, l'ARAU entend faire respecter une circulaire récente du Ministre des Affaires Bruxelloises de l'époque, Paul Vanden Boeynants. Celle-ci interdit la délivrance de permis de bâtir pour des immeubles de plus de 10 étages (sauf s'ils s'inscrivent dans la cadre d'un PPA, ce qui n'est pas le cas ici). L'ARAU publie des plans alternatifs et demande qu'un PPA soit établi pour la zone[4].

Cette dernière demande se réalise en 1991, lorsque la commune de Saint-Josse prend les dispositions nécessaires à l'élaboration du PPA « Brialmont ». Toutefois celui-ci ne répond pas aux attentes car en réalité l'objectif de la commune via ce PPA est de déroger au plan de secteur (qui consacre l'intégralité de la zone au logement) pour y implanter 15.000 m² de bureaux, la commune estimant que la Compagnie des Jésuites vend le terrain à un prix tellement élevé qu'y créer uniquement du logement est impossible[5].

Le dossier revient au-devant de l'actualité quinze ans plus tard lorsqu'un projet d'hôtel et de 6.000 m² de logements fait l'objet de diverses réunions entre promoteurs et responsables communaux. La Compagnie des Jésuites vend finalement son bien au groupe suisse Rosebud Heritage le 24 mai 2007, un jour après la demande de classement du site émanant de l'asbl Pétitions-Patrimoine. Malgré l'avis favorable de la Commission Royale des Monuments et Sites, cette demande de classement est rejetée par les autorités régionales le 17 juillet 2008.

Entretemps la société Building & Engineering, en association avec Rosebud Heritage, introduit une demande de permis d'urbanisme le 20 août 2007 afin de construite un complexe de haut standing incluant hôtel, spa, brasserie, centre de conférence et parking. Le permis est délivré par le Collège des bourgmestres et échevins le 7 juillet 2009, après plusieurs suggestions d'améliorations de la part de la CRMS.

L'ARAU, IEB et un riverain introduisent un recours en annulation au Conseil d'État pour non-conformité au PRAS. Le demandeur feint de considérer le couvent comme « logement accessoire » d'une fonction principale qui serait l'église en tant qu'équipement, ce qui permet, d'après lui, d'éluder le respect de la prescription 0.12. Or, la notion de « logement accessoire » n'existe dans le PRAS que dans les zones d'industries urbaines, les zones d'activités portuaires et de transport et les zones d'intérêt collectif ou de service public. Dans les zones d'habitat, les zones mixtes ou de fortes mixités et dans les zones administratives, la prescription 0.12 impose de compenser la suppression de logements[6].

Entretemps, à l'initiative d'associations de sans-logis, une centaine de sans-logis sont hébergés provisoirement dans le couvent abandonné. Les associations impliquées dans l'occupation revendiquent les fonctions historiques d'hébergement du site, au grand dam du propriétaire. Le Ministre du Logement Christos Doulkeridis entend jouer le médiateur entre les associations et le propriétaire[7].

Le Conseil d'État donne raison aux opposants au projet d'hôtel par son arrêt du 22 juin 2010 qui confirme que le couvent est bien identifiable à du « logement principal » et que le permis d'urbanisme délivré ne respecte pas les prescriptions réglementaires. Retour à la case départ.

Les promoteurs ne se découragent pas et montrent des signes de bonne volonté. Une convention est signée avec la « collective solidarité » afin d'accepter la présence des sans-logis sur le site jusqu'à ce qu'une nouvelle demande de permis soit acceptée[8]. Les architectes travaillent sur un nouveau projet visant au respect de l'arrêt du Conseil d'État.

Le dossier connaît de nouveaux rebondissements deux ans plus tard (2013) avec l'expulsion manu militari des 220 personnes qui occupaient le site depuis trois ans. Le promoteur du projet d'hôtel baptisé « Royal Republic » introduit une nouvelle demande de permis. La nouvelle mouture propose la création d'un complexe comprenant un hôtel de 75 chambres, 77 logements et un parking de 195 emplacements[9].

L'ARAU publie un communiqué réclamant du demandeur le respect des charges d'urbanisme auxquelles le projet est soumis à hauteur de 1.925.002 euros. « L'ARAU exige que le demandeur produise du logement social au moins à hauteur de 1.925.002 euros, montant dû à la collectivité à titre de charges d'urbanisme, conformément à l'arrêt du gouvernement du 26 septembre 2013 »[10].

Malgré les critiques des associations en commission de concertation, le promoteur obtient un nouveau permis d'urbanisme. L'ARAU et IEB introduisent alors un nouveau recours au Conseil d'État. Ce nouveau recours trouve son explication dans la manière de répartir les charges d'urbanisme. Le permis indique que 9 des 77 logements doivent être conventionnés[11] pour une valeur évaluée par le demandeur a 1.720.000 euros. Le problème soulevé par le recours d'IEB et de l'ARAU est que le permis délivré ne prévoit pas le transfert de propriété des 9 appartements aux pouvoirs publics. En d'autres termes, le demandeur reste propriétaire des logements et jouira donc des revenus qu'ils généreront. La charge est quasi nulle.

Les raisons du recours déposé par IEB et l'ARAU sont les suivantes :

- Il s'agit d'éviter toute jurisprudence qui serait générée par une mauvaise interprétation de l'arrêté relatif aux charges d'urbanisme : les 9 logements doivent être cédés à titre gratuit aux pouvoirs publics ;
- L'arrêté du 26 septembre 2013 relatif aux charges d'urbanisme devrait être revu pour éviter qu'une telle méprise ne se reproduise[12].

En mars 2019, la Région reconnaît ses erreurs de calcul et délivre un nouveau permis imposant la création de 20 appartements à loyer « abordable » par le promoteur, toujours sans cession de propriété. Les associations (IEB

et l'ARAU) se réjouissent de cette décision tout en se montrant vigilantes envers le système des charges d'urbanisme, manifestement défaillant.

Tout au long de ces 45 ans, le milieu associatif s'est battu pour le maintien du logement dans l'îlot contenant la désormais fameuse église du Gesù. Une éreintante bataille juridique en plusieurs actes a opposé les associations à la commune de Saint-Josse et aux différents propriétaires du site. Des années de lutte pour le maintien du droit à habiter la ville pour tous et pour le respect des dispositions légales.

A l'été 2019, aucun chantier n'a été entamé et les propriétaires du site ont annoncé dans la presse renoncer au projet d'hôtel et vouloir développer un marché artisanal.

L'église du Gesù
Source : Belga

1 Celui-ci occupe la plus grande partie de l'îlot « Brialmont » entre les Rues Traversière, Royale, de la Comète et Brialmont.
2 L'église est édifiée entre 1860 et 1865. Le couvent est construit dans un style d'inspiration art déco et achevé en 1929.
3 ARAU. Conférence de presse du 08-10-74 + Articles de presse « L'aménagement de la Porte de Schaerbeek », *La Cité*, 09-10-74 et « Un test de la détermination de VDB », *Le drapeau rouge*, 10-10-74.
4 ARAU. Conférence de presse du 08-10-74.
5 ARAU. Conférence de presse du 11-03-91.
6 IEB. Communiqué de presse du 11-02-10.
7 *Le Soir*, « Des sans-logis à l'église du Gesù », 09-02-10.
8 *Le Soir*, « Gesù ressuscite », 06-08-11.
9 IEB, Communiqué du 10-10-2018.
10 ARAU, Communiqué de presse du 02-07-14.
11 Le logement conventionné est un logement qui ne peut être loué ou vendu qu'à des personnes aux revenus moyens et à un prix plafonné.
12 IEB. Communiqué du 16-12-15.

ÉGLISE SAINTE-MARIE

L'église Royale Sainte-Marie, située dans l'axe de la rue Royale, sur la commune de Schaerbeek, est ouverte au culte en 1853. Son jeune architecte, Louis Van Overstraeten, imagine une œuvre originale inspirée de Sainte-Sophie (Constantinople) et de Sainte-Marie des Fleurs (Florence), où se retrouvent les styles roman, byzantin et gothique (arcs-boutants).
Les travaux furent interrompus pendant plus de vingt ans après le décès de l'architecte en 1849. Grâce à la ténacité des responsables religieux et des pouvoirs publics, le dôme est finalement achevé vers 1885, l'ensemble du monument étant terminé en 1908. En 1924, une foule immense assiste aux funérailles en grande pompe de Puccini qui se déroulent dans l'église.
Malheureusement, le manque d'entretien accentue la dégradation de l'édifice et à la suite du détachement d'une pierre en 1963, le centre de l'église est fermé au public, seule une petite chapelle avec entrée séparée est encore utilisée pour le culte[1].

En 1971, le conseil communal de Schaerbeek décide de renoncer aux coûteux travaux d'entretien décidés par la précédente législature et invite la Fabrique d'Église à raser le bâtiment en offrant quelques contreparties : une chapelle dans une tour à construire ou un jardinet à aménager sur les lieux ; un film tourné à la mémoire de l'édifice…
Cette décision provoque les réactions des milieux associatifs. Lors d'une rencontre entre le bourgmestre fraîchement élu et des membres de l'ARAU, ces derniers exposent l'importance pour le quartier de maintenir l'édifice religieux. Quelques concessions sont faites devant la situation critique afin de concilier la sauvegarde du remarquable édifice avec de nouvelles affectations. L'église possède une fonction essentielle comme point de repère pour les habitants. L'ARAU craint également que l'espace dégagé serve un projet dénaturant ce quartier populaire, par exemple un parking[2]…

L'ARAU n'agit pas seul, une association appelée « les amis de l'église Sainte-Marie » soutient les démarches de l'association et représente les habitants du quartier. La Fabrique d'Église refuse de détruire le bâtiment et la lutte concertée de la société civile permet le classement de l'édifice par arrêté royal du 9 novembre 1976. C'est une autre victoire que célèbrent les habitants en 1983 quand une partie du quartier est classée (ensemble formé par l'église Sainte-Marie et ses abords).

Apprenant le classement du site, la commune décide d'exécuter les travaux pour un coût de 116 millions de francs. La charge sera de 60% pour l'État, 20% pour la province et 20% pour les communes. Le 9 août 1985, le feu se déclare dans la lanterne récemment remise à neuf. L'incident est causé par le chalumeau d'un ouvrier soudant des plaques de cuivre à la base de la coupole. Cet incident va indirectement provoquer une deuxième intervention de l'ARAU dans ce dossier[3]. Les experts envoyés par l'assurance de l'entrepreneur estiment en effet que les dégâts ne sont pas imputables aux manipulations de l'ouvrier mais bien à l'état défectueux de l'édifice (un nid de pigeon

par exemple, que n'aurait pu voir l'ouvrier). Entre-temps le bien continue à se dégrader à cause des infiltrations d'eau. L'ARAU critique l'intransigeance de l'assureur et en appelle aux autorités pour lever le blocage au plus vite afin d'achever les rénovations.

À l'échelle du quartier, deux méga-projets immobiliers sont annoncés dès fin janvier 1991. Le premier consiste à édifier un complexe hôtelier, résidentiel, commercial et administratif. Un autre projet entend démolir neuf maisons place de la Reine afin d'y construire un complexe de bureaux.
Tollé de l'ARAU et des «Amis du quartier de l'église Sainte-Marie» qui publient un communiqué de presse commun rappelant que la meilleure affectation à attribuer aux immeubles riverains d'une place est le logement (ou le commerce). De plus, l'église est rénovée grâce à des fonds publics : ce n'est pas pour en faire profiter le privé. Les associations marquent leur opposition à toute expropriation et demandent l'élaboration d'un PPA pour la zone[4].

Les revendications sont entendues par la commune et une commission se réunit un an plus tard afin de débattre du PPA à mettre en place pour le quartier. À cette occasion l'ARAU transmet six propositions. Celles-ci sont orientées vers le maintien du logement et du commerce pour un quartier populaire et habité. Y installer des bureaux serait de nature à dénaturer et déstabiliser le fragile ensemble constitué autour de l'église. D'autres endroits à la densité de population bien moindre sont susceptibles d'augmenter leur surface en bureaux (quartier nord…).
Le terrain vague qui alimentait l'appétit des promoteurs à l'angle de la place et de la rue Royale Sainte-Marie est finalement rebâti en logement dans un style respectueux du site par la SDRB.

Le dossier de l'église Sainte-Marie est un cas qui illustre parfaitement les luttes de l'ARAU pour le maintien d'un tissu de ville ancien, habité et à haute valeur patrimoniale. Le maintien des structures de quartier tels que la place, l'église, les commerces et le logement, est essentiel et permet d'éviter la mono-fonctionnalité, la perte de sens, l'éviction des ménages populaires et les déserts urbains.

1 IrisMonument : l'Eglise Royale Sainte-Marie [En ligne], http://www.irismonument.be/fr.Schaerbeek.Place_de_la_Reine.A001.html

2 ARAU. Conférence de presse du 14-07-71.

3 ARAU et Amis de l'Eglise Sainte-Marie. Conférence de presse du 22-01-91.

4 ARAU. Conférence de presse du 11-12-91.

15

L'église Royale Sainte-Marie

ARAU : 50 ANS DE RECHERCHE ET D'ACTION URBAINES

ESPACE LÉOPOLD

L'épineuse question du lieu d'installation du Parlement Européen fait débat dès 1985 lorsque des parlementaires européens plaident en faveur de la construction de leur hémicycle à Bruxelles[1]. La dispersion entre les sièges de Strasbourg, Luxembourg et Bruxelles ne facilite guère leur travail et ils souhaitent la mise en place de lieux de réunion permanents dans la capitale belge.

Ce nouvel enjeu immobilier s'inscrit dans un périmètre déjà malmené par la multiplication des nouveaux édifices dédiés aux institutions européennes dans le Quartier Léopold-Schuman : bâtiment du Conseil des Ministres, bâtiments de la Commission rue Joseph II et rue Belliard, crèche rue Clovis… La menace que constitue la création d'un ghetto européen incite les comités d'habitants et l'Union Syndicale des fonctionnaires européens à s'allier pour promouvoir une plus grande mixité de fonctions dans les zones concernées.

Les autorités belges refusent de répondre formellement à la demande informelle des parlementaires européens pour des raisons diplomatiques (le statu-quo étant officiellement de mise entre les trois villes accueillant les délégations du PE), mais une société privée ad hoc est progressivement mise en place autour des banques COB et Société Générale, en partenariat avec des promoteurs immobiliers[2].

Le projet « Espace Léopold » se divise en deux parties : la première comprend la construction d'un Centre International de Congrès (CIC) de 39.000 m² à l'emplacement de l'ancienne Brasserie Léopold, à proximité du parc du même nom. La deuxième partie concerne la couverture des voies de chemin de fer au niveau de la gare de Bruxelles-Luxembourg.

La société « Espace Léopold » naît le 24 juin 1987, deux jours avant la signature de la Convention entre la Région bruxelloise et les promoteurs privés intéressés au projet. Le 31 juillet 1987 est délivré le permis de bâtir pour le projet d'un groupe d'architectes[3]. La délivrance est conditionnée au maintien de l'ouverture du parc Léopold. Quant au projet de dalle sur voies, il nécessite des études complémentaires. Une étude d'impact pour l'ensemble du projet est commandée au groupe STRATEC[4].

Les travaux de démolition de la Brasserie Léopold débutent en octobre 1987 et sont interrompus un mois plus tard par suite du recours en annulation introduit par l'Association du Quartier Léopold (AQL) auprès du Conseil d'État. La Région Bruxelloise obtient la levée de la suspension des travaux mais les promoteurs ne veulent prendre aucun risque et négocient avec le comité d'habitants. Un protocole d'accord-cadre est signé entre les deux parties et instaure un dialogue permanent. En échange, l'AQL accepte de retirer sa plainte.

Les associations[5] rejettent le projet et dénoncent une parodie d'étude d'impact manquant d'objectivité. Les principales critiques concernent l'extension des surfaces construites à chaque nouvelle mouture du projet ainsi que la rupture avec la trame orthogonale du quartier et l'excessif accroissement du parking et de la circulation (que les associations estiment surestimés dans l'étude d'impact).

De plus, le projet est en contradiction totale avec les conclusions de l'étude Bruxelles-Europe commanditée par l'exécutif régional bruxellois afin de mener une réflexion globale sur l'installation des Communautés Européennes dans la capitale. En effet, si l'on suit les recommandations finales de cette étude, on devrait limiter la surexploitation du site. Les comités d'habitants invités à ces discussions se sentent floués car la concertation est ressentie comme un leurre destiné à apaiser les esprits après les luttes autour du nouvel édifice du Conseil des Ministres[6].

L'Union Syndicale des Fonctionnaires Européens, par la voix de son vice-président Horst Schröder, marque également sa désapprobation et sa perplexité face au « projet des financiers ». Le syndicat se montre solidaire avec les habitants et plaide pour une intégration mixte et le respect du tissu urbain bruxellois.

En janvier 1989 commence le chantier du CIC alors même que l'implantation générale du complexe ne cesse d'évoluer. Un contre-projet porté par un autre groupe de promoteurs[7] est divulgué fin 1988. Il se distingue par une série d'améliorations fondamentales qui ont tout pour plaire aux comités d'habitants. En réalité, il s'agit plutôt d'une manœuvre destinée à l'intégration de ces promoteurs au sein du groupe « Espace Léopold »[8].

Le 22 février 1989 sort un nouveau projet des promoteurs initiaux. Cette multiplication des propositions incite IEB et l'ARAU à demander une clarification aux autorités bruxelloises : quand est-ce que les autorités s'engageront à prendre des décisions limitant les impacts négatifs des projets ? À cela s'ajoute une exigence de transparence et un changement dans le pro-

Vue aérienne du Parlement européen
Source : SPRB (Service public régional de Bruxelles)

gramme de compensation en logement[9]. Enfin, les associations déplorent le maintien dans la nouvelle mouture du projet des démolitions des 35 logements rue Godecharle et rue Wiertz[10].

À la suite des rapports des différentes études menées pour la construction de la dalle sur le chemin de fer, il apparaît rapidement que le surcoût de cette opération ne favorise pas de grandes constructions. Les promoteurs décident donc de ne pas bâtir la dalle couvrant le chemin de fer, celle-ci étant alors un mail permettant les liaisons au sein de l'espace. Cette décision a des répercussions sur les édifices alentour car les promoteurs projettent de densifier les constructions pour compenser la perte de la surface constructible.

Le permis de bâtir pour l'ensemble des immeubles (D1-D2-D3) amenés à border la dalle piétonne est délivré le 10 janvier 1991. Un an plus tard[11], le Parlement européen signe l'acte de location avec option d'achat, entérinant la véritable destination du CIC. L'édifice principal (le Spinelli, alias le camembert) est achevé en 1997.

En 1990, c'est au tour de la gare du Luxembourg, qui ferme le côté est de la place du Luxembourg d'être menacée. Les architectes et les défenseurs du patrimoine montent au créneau pour défendre la gare érigée selon les plans de Gustave Saintenoy. Les actions du tissu associatif et de la Pioche d'Or en particulier aboutissent au classement de l'édifice par les Monuments & Sites le 21 novembre 1991. Transformée, elle est «encadrée» par deux édifices de bureaux (D4-D5) en 2007. La construction de ces édifices marque l'achèvement de l'«Espace Léopold».

1 Décision entérinée formellement en 1989.
2 Les sociétés Maurice Delens et CFE.
3 C.D.G, Dirk Bontinck, Marc Vanden Bossche et la S.C. Structures.
4 T. DEMEY, *Bruxelles, chronique d'une capitale en chantier, vol.2*, Paul Legrain, 1992.
5 ARAU, IEB, BRAL, Henri Beyaert Stichting et AQL (Association du Quartier Léopold)
6 ARAU, IEB, BRAL, AQL, Hendrik Beyaert Stichting: conférence de presse du 21-04-88.
7 BESIX, J.Delens, R.Maes.
8 T. DEMEY, *Bruxelles, chronique d'une capitale en chantier, vol.2*, Paul Legrain, 1992.
9 Le projet «Besix» proposant 100.000 m² au lieu des 40.000 fixés par le Gouvernement Bruxellois.
10 ARAU et IEB. Conférence de presse du 03-03-89.
11 Le 8 janvier 1992

EXTENSION DE LA CEE (COMINES-FROISSART)

Aux alentours de 1971, tandis que la Communauté Économique Européenne (CEE) se prépare à l'intégration du Royaume-Uni, le gouvernement belge et les services du Conseil des Ministres de la CEE recherchent des espaces de bureaux afin de loger les futurs fonctionnaires de cette institution européenne. Toutes les options envisagées visent à garantir la proximité avec le Berlaymont, siège flambant neuf de la Commission Européenne, situé sur le rond-point Schuman.

Après avoir écarté les premières solutions envisageant l'installation des immeubles de bureaux dans la Quartier des Squares (rue Stévin, rue Charlemagne), les édiles politiques belges envisagent une série d'alternatives à la concentration spatiale autour de la rue de la Loi[1]. Le 5 avril 1973, le gouvernement belge propose à la CEE de s'établir au sud du rond-point Schuman, à proximité du Résidence Palace, sur des terrains appartenant en partie à l'État belge. Face aux réticences du Conseil des Ministres, le gouvernement belge lâche du lest tant financièrement (en prenant en charge la valeur du terrain) que spatialement (en intégrant un nouvel îlot au projet)[2].

Dans la foulée des débats suscités par le projet d'autoroute du Maelbeek[3], les comités d'habitants s'opposent fermement aux projets du Ministère des Travaux Publics. Une première alternative de plan total sur 3 hectares (au lieu des 6 prévus) est proposée par IEB en juin 1976[4]. L'option retenue ne correspond toutefois pas aux prétendues «exigences de sécurité» de la CEE, avec ses liaisons piétonnes rendant le site perméable.

Le dossier s'enlise durant quelques années et revient au-devant de l'actualité en 1978 lorsque le nouveau Ministre des Affaires étrangères Henri Simonet fait adopter en Conseil des Ministres de Belgique le choix d'un périmètre englobant l'îlot Froissart/Comines et le Résidence Palace. Face au tollé supporté par les associations d'habitants, il se rétracte rapidement[5].

Un concours d'architecture est lancé afin de choisir les promoteurs responsables de la construction du nouvel immeuble. Un comité mixte comprenant des représentations de la Belgique et du Conseil des Ministres européens[6] est chargé de départager les 5 projets sélectionnés comme étant «les moins mauvais» (car aucun ne fait l'unanimité face aux divergences de vues État Belge – CEE, en particulier sur le maintien ou non du Résidence Palace).

Le 3 mars 1980, IEB propose une nouvelle alternative en rappelant que les projets choisis sont «une catastrophe pour Bruxelles»[7]. IEB déplore que «le programme suggéré par la CEE [...] néglige totalement le fait que les constructions pour le Conseil devraient s'insérer dans le tissu urbain.». Aucun projet respectant les règles de bases imposées ne saurait dès lors être un bon projet pour les comités d'habitants, la priorité étant pour ces derniers d'éviter la création d'un ghetto européen[8].

Le 4 mai 1982, l'ARAU propose l'alternative Josaphat. Prenant acte des prérequis sécuritaires des Communautés Européennes, un nouveau complexe semi-isolé sur le site de l'ancienne gare de triage Josaphat (entre

Schaerbeek et Evere) est en mesure de satisfaire à ces demandes. Le plan étudié propose la création d'un quartier mixte de 45 ha comprenant l'implantation des bureaux européens alliée à la création de 2000 logements. La proposition s'inscrit également en opposition à la décision de la Secrétaire d'Etat à l'urbanisme Cécile Goor de recourir aux expropriations et à la destruction de l'îlot Froissart-Comines[9].

Entre octobre 1983 et février 1985 les associations utilisent tous les moyens pour faire respecter le plan de secteur et l'attribution au logement de l'îlot Froissart-Comines. Un nouveau projet[10] (il s'agit déjà du quatrième plan proposé par les comités d'habitants) reçoit un avis favorable de la Commission de Concertation fin avril 1984, un mois après les mesures d'expropriations en urgence prises par arrêté-royal[11]. L'objectif poursuivi par les associations consiste à mettre la pression sur les autorités belges afin que celles-ci soient obligées de soumettre le plan à l'Europe après l'avis largement favorable reçu en Commission de Concertation.

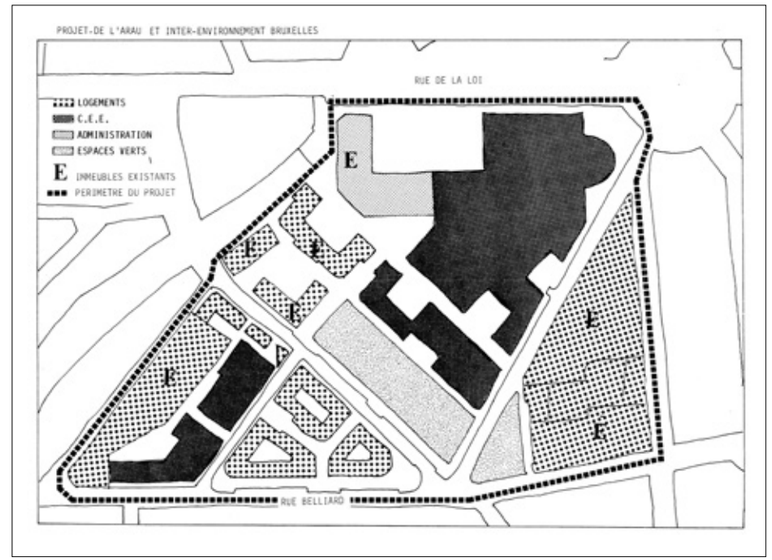
Le 3 mai 1984, les trois associations introduisent un recours au Conseil d'État à l'encontre de l'arrêté royal d'expropriation pris par les autorités belges. Selon ces opposants, « de telles dispositions légales ne peuvent être utilisées que dans la mesure où le but poursuivi par l'autorité expropriante est la réalisation des prescriptions du plan de secteur[12] ».

Quelques mois plus tard les opposants au projet reçoivent le soutien de l'Union Syndicale représentant 12.000 fonctionnaires européens. Les représentants syndicaux s'inquiètent des politiques immobilières menées par les dirigeants européens et les autorités belges. Ce nouveau soutien s'ajoute à celui du BRAL, formant ce que les associations appellent un « front commun »[13]. Ce regroupement est inédit dans l'histoire associative bruxelloise et s'explique entre autres par l'importance de défendre une grande victoire des comités d'habitants : le plan de secteur.

L'arrêt du Conseil d'État délivré le 8 février 1985 rejette les requêtes introduites pour manque d'intérêt des intervenants à la cause. L'invocation de ce vice de forme permet au Conseil d'État de ne pas statuer sur le fond. Les habitants sont déboutés car ils ne peuvent s'immiscer dans des compétences du ressort des tribunaux civils. L'acte d'expropriation ne préjugeant pas de l'affectation future des parcelles, les raisons avancées par les associations (« qualité de l'environnement » et « urbanisme humain et démocratique ») ne sont pas recevables.[14]

Fin 1986, le ministère des Travaux Publics demande un permis de bâtir à la Région bruxelloise. Le projet retenu choque par ses dimensions gigantesques. La rue de Comines disparaît et de nombreuses démolitions sont entamées également rue Froissart et Juste-Lipse où les habitants ont été forcés de se reloger ailleurs. Les travaux du nouvel édifice débutent en avril 1989. La sortie de terre de ce gigantesque complexe signe la fin des

alternatives à l'établissement de l'Union Européenne autour du quartier Schuman. Les luttes des comités d'habitants (notamment ceux de la vallée du Maelbeek) n'ont pu empêcher les destructions de l'habitat et la création d'un ghetto européen, sans cesse renforcé dans les années qui suivent (voir le Parlement Européen au-dessus de la gare de Luxembourg) et jusqu'à nos jours où les habitants continuent de se battre pied à pied pour préserver l'habitat dans leur quartier.



1 Sont évoqués les sites du Cinquantenaire, de la caserne Baudoin, du parc de Tervueren, du château de Meeus et du plateau du Heysel.
2 Thierry DEMEY, *Chroniques d'une capitale en chantier, tome 2*, ed. Paul Legrain, 1992
3 Voir dossier « Autoroute du Maelbeek »
4 IEB. Conférence de presse du 01-06-76.
5 Thierry DEMEY, *Chroniques d'une capitale en chantier, tome 2*, ed. Paul Legrain, 1992
6 Les représentants de la Régie des Bâtiments, de la présidence du Conseil de la CEE, de la Ville de Bruxelles, des Ministres et Secrétaires d'État de la Région Bruxelloise, de l'Administration Centrale de l'urbanisme etc.
7 IEB. Conférence de presse du 03-03-1980.
8 Rappelons que de nombreux autres projets de bureaux sont également à l'étude (120 rue de la Loi, Centre Borschette...) dans le quartier européen.
9 ARAU, IEB et Groupement des Comités du Maelbeek. Conférence de presse du 04-05-82.
10 Ce projet permet d'insérer tous les bâtiments de la CEE en respectant le plan de secteur. Les bureaux du Parlement sont placés rue Belliard et rue Van Maerlant, le Résidence Palace est conservé pour héberger le Conseil des Ministres et de nouveaux logements sont construits le long de la Chaussée d'Etterbeek.
11 ARAU, IEB et Groupement des Comités du Maelbeek. Conférence de presse du 26-04-84.
12 ARAU, IEB et Groupement des Comités du Maelbeek. Conférence de presse du 03-05-84.
13 ARAU, IEB, BRAL, Solidarité Européenne. Conférence de presse du 12-11-84.
14 ARAU, IEB, BRAL, Solidarité Européenne. Conférence de presse du 27-02-85.

GOULET LOUISE

Situé entre la place Stéphanie (au carrefour de l'avenue Louise et de la chaussée de Charleroi) et la place Louise (petite ceinture), le goulet Louise absorbe un important trafic routier issu des périphéries du sud de la capitale. Lieu de passage mais également lieu de vie et de commerces, cette petite artère compte nombre de boutiques de luxe.

L'accroissement du recours à l'automobile et la transformation de l'avenue Louise en autoroute urbaine dans les années 60 créent de nombreux problèmes de congestion tant pour les lignes de tram que pour les voitures. Bien que le tunnel Poelaert-Stéphanie permette à la majorité des automobilistes d'éviter le transit par le goulet, le Ministère des Communications et la STIB projettent dès la fin des années 70 de faire aussi passer le tram en tunnel (pré-métro) entre la place Stéphanie et la place Poelaert[1]. Une amorce de ce tunnel est même entamée sans permis !

LE REAMENAGEMENT DE LA PLACE STEPHANIE, PROPOSE PAR L'A.R.A.U.

1980 – 2008

Cette option de l'enterrement du tram dans le goulet Louise est aussitôt combattue par diverses associations de la société civile. L'ARAU explicite son opposition au projet en 1980 lors de l'école urbaine intitulée « Des petits trams partout et tout le temps ». En 1986, l'ARAU et l'asbl « Sauvegarde du Quartier Louise » invitent les acteurs concernés (comités d'habitants, commerçants…) à se coordonner contre la création d'un pré-métro[2].

Au mois de septembre de la même année, l'ARAU publie son projet[3] pour le réaménagement de l'espace entre la place Louise et la place Stéphanie. L'objectif de la réflexion est le renforcement des qualités esthétiques et de l'attractivité commerciale sans recours à de grands projets de nature à impacter durablement un quartier déjà très fragilisé par l'exode urbain et l'ouverture des centres commerciaux en deuxième couronne. S'appuyant sur la valeur historique du lieu et le patrimoine existant, le projet préconise un réaménagement à l'échelle du piéton, avec des trottoirs plus larges, un respect des façades néoclassiques, un mobilier urbain de qualité, la suppression des places de parking et le maintien du tram en surface. Cette dernière option favorise l'attrait des vitrines pour les usagers de passage. L'aménagement de la place Louise promu par l'ARAU passe par un renforcement des aménagements centraux du site, en totale opposition avec le projet de l'administration qui y voit un carrefour vide[4].

L'enquête publique de 1988 ne reprend qu'une seule proposition issue du bureau Vanden Bossche (alors que 3 autres propositions furent soumises à l'administration). Ce plan a le mérite d'acter l'abandon de l'idée du tunnel pré-métro sous le goulet. Les associations opposées au projet[5] se félicitent de cette décision mais restent critiques envers l'étude soumise à l'enquête publique.

« Sur les trottoirs, les associations préfèrent les piétons aux voitures »[6]. Telle est résumée la position des comités d'habitants et de commerçants face aux plans proposés en 1992 et 1993 par la Région de Bruxelles-Capitale. Le projet d'enfouissement du tram oublié, toutes les parties se concertent pour un meilleur aménagement du site. Le projet final maintient 32 places de parking sur le goulet tout en renforçant la place du tram par un site propre léger (trop léger). Toutes ces mesures devant régler les problèmes de mobilité pour de bon.

Hélas, les aménagements se révèlent insuffisants face aux nombreuses et constantes incivilités des véhicules de livraison (parking en double file…) et le sujet revient au-devant de l'actualité en 2005 lorsque le ministre bruxellois de la mobilité Pascal Smet entend poursuivre les mesures pour une amélioration de la qualité de vie et de la mobilité dans le goulet Louise. Son projet prévoit notamment la transformation des emplacements de parking en espaces de livraison uniquement accessibles avant les heures d'ouverture des boutiques, ce qui permettrait d'élargir l'espace dévolu aux piétons[7].

Face à la colère des commerçants, pourtant favorables quelques années plus tôt aux mesures qualitatives, l'ARAU publie un communiqué de presse[8] démontant les arguments utilisés lors de la fronde contre le projet Smet. Fin de la saga trois ans plus tard lorsque le plan du Ministre est définitivement adopté. Même si la situation actuelle n'est pas parfaite, notamment en ce qui concerne les infractions au code de la route et un aménagement périlleux pour les cyclistes, elle représente une sensible amélioration par rapport à celle de 1980.

Si l'on compare le plan publié par l'ARAU en 1986 et la configuration actuelle des lieux, les similitudes sont frappantes, même s'il aura fallu 25 ans pour que cette vision finisse par s'imposer. La lutte des associations a heureusement permis d'éviter l'enterrement du tram, de pérenniser son site propre sur toute l'avenue Louise et de rendre aux piétons une place centrale sur une voirie très importante du haut de la ville.

1 Un projet de plus grande ampleur ambitionnait la mise en pré-métro du tram entre la place Royale et la place Stéphanie. On est alors en plein essor des lignes souterraines sur le réseau de la STIB.

2 Document « Table ronde sur l'aménagement de l'avenue Louise », Archives de l'ARAU.

3 Projet de C. Ahn, L. Neale et T. Requia. ARAU, 1986.

4 Le projet de l'administration prévoit l'enfouissement du tram et la transformation du goulet en voie rapide de 2x2 bandes.

5 Action Louise, ARAU, Archives d'Architecture Moderne, Associations des Commerçants des Galeries et Sauvegarde du Quartier Louise.

6 Conférence de presse commune de 4 associations et de 7 comités d'habitants.

7 ARAU. Communiqué de presse du 11-02-05.

8 ARAU. Communiqué de presse du 11-07-08.

HÔTEL WITTOUCK

Le "Wittouck" est un hôtel de maître construit en 1875 sur le boulevard de Waterloo. Son éclectisme mêle le style Louis XVI et le néo-rococo. Construit sur des plans d'Henri Maquet, il fut le lieu de résidence de l'industriel Paul Wittouck. Laissé à l'abandon au tournant du nouveau millénaire, il va faire l'objet de la convoitise des promoteurs, notamment en raison de son emplacement stratégique entre la Porte de Namur et la Porte Louise.

Alors que se multiplient les dégradations subies par l'édifice, régulièrement squatté, la Commission Royale des Monuments et Sites instruit une demande de classement émanant de la Ville de Bruxelles et transmet le dossier au Secrétaire d'État. Aucune suite n'est donnée à cette demande. Une nouvelle demande est introduite par IEB et Pétitions Patrimoine deux ans plus tard, sans succès : le Secrétaire d'État Willem Draps refuse à nouveau d'ouvrir le dossier, alors que la réglementation sur le patrimoine l'y oblige.

Le promoteur « Faubourg d'Egmont » présente en 2003 un projet impliquant les numéros 20 à 25 du boulevard de Waterloo. Il prévoit « la démolition partielle, la transformation et l'extension des anciens hôtels de maître en un ensemble comprenant 4 commerces, 10 appartements, 1 musée (alibi usuel) et un parking couvert de 68 places »[1]. Les transformations et les réaffectations prévoient la perte de logement au profit d'espaces commerciaux.

L'hôtel Wittouck recouvert d'une bâche publicitaire pour l'enseigne qui l'occupe
Source : ARAU

L'ARAU rappelle les règlements d'urbanisme en vigueur et notamment l'obligation pour le promoteur de reconstruire du logement dans la zone, or le projet n'en fait pas mention. Le sacrifice du patrimoine au commerce est une option maintes fois combattue par l'ARAU et ses partenaires[2]. Les entreprises commerciales sont volatiles, le patrimoine reste !

En novembre 2003, la commission de concertation rend un avis favorable sous conditions, notamment de :

- Maintenir entièrement l'hôtel Wittouck et préserver les décors encore en place ;
- Ne pas lier entre eux les quatre commerces prévus ;
- Supprimer le parking sous le Wittouck…

Une demande de permis modificatif est introduite en mai 2006 et vise à la réalisation d'un accès mitoyen à partir des parkings du n°16 Bd de Waterloo sous le Wittouck et pour la régularisation des travaux effectués illégalement depuis la délivrance du permis (saccage de la façade au rez). L'ARAU déplore cette demande et les dernières décisions du promoteur, craignant un énième retour de l'urbanisme du fait accompli. L'association demande le rejet pur et simple de la demande et le maintien intégral de la façade.

Coup de théâtre quelques années plus tard lorsqu'une enseigne vestimentaire américaine entend faire de l'hôtel particulier son point de vente principal en Belgique. Le nouveau permis demandé en 2011 à cette fin est accepté sans conditions par la commission de concertation.

L'ARAU déplore cette décision car l'installation de l'enseigne impacterait très négativement le mobilier et l'organisation intérieure de l'hôtel de maître. Le logement serait uniquement maintenu sous le nouveau toit à ajouter lors de la rénovation, les 3 étages de l'hôtel étant utilisés par le commerce. Toutefois l'ARAU reconnaît au projet le mérite de la restitution de la façade (après les transformations du projet antérieur) et plaide pour une meilleure valorisation du patrimoine existant de la capitale.

1 ARAU. Communiqué de presse du 04-11-03

2 IEB, XL Nord, Pétitions Patrimoine, CODA, Quartier Louise, Quartier des Arts.

ÎLOT SACRÉ

Après près d'un demi-siècle d'errance coupable, le cœur de l'îlot sacré, entre la rue Marché aux Herbes et la rue des Bouchers, retrouve apparence urbaine à travers la réalisation d'un projet immobilier de construction de logements et d'une résidence étudiante. De 1967, date des premières démolitions des anciens bâtiments situés du côté de la rue du Marché aux Peaux, jusqu'aux travaux qui ont débuté en 2015, le site dit « Batraco » (du nom de la société qui a déposé de nombreux projets de 1975 à 2013), est resté un vaste terrain vague, un chancre en plein cœur de la ville et un parking en plein air.

L'histoire de cet îlot est édifiante : la Ville de Bruxelles achète en 1955 le plus grand bâtiment de la rue du Marché aux Peaux, l'auberge dénommée « la Diligence », avec le projet de percer une nouvelle voirie en plein cœur du centre historique, de la rue du Marché aux Herbes à la place de la Monnaie, en diagonale de l'îlot. La construction de ce nouvel axe – modernité oblige – aurait provoqué la disparition de toutes les impasses du site. Elle ne sera heureusement jamais réalisée.

Le terrain fait par la suite l'objet d'une saga immobilière dont Bruxelles a le secret. Plus de 35 ans après les premières démolitions sur le site, un dossier de demande de permis d'urbanisme est soumis à enquête publique en mars 2003[1]. En réalité, il s'agit au moins du 12e projet sur ce site, que Batraco a acheté vers 1970 à une société en liquidation, « La Diligence », qui elle-même l'avait acheté à la Ville en 1967 !

La Commission de concertation se tient le 19 avril 2003. L'avis est reporté au 29 avril puis au 6 mai. À l'issue de cette troisième réunion, un avis majoritaire favorable de la Ville et de l'IBGE est rendu, assorti de 10 conditions, mais la Région s'oppose au projet, principalement au motif de sa densité jugée excessive.

Le 15 mai 2003, l'ARAU suite à une conversation téléphonique avec l'administration régionale apprend qu'« il faudrait une transformation génétique pour que le projet soit acceptable ». L'ARAU s'inquiète et constate que « le projet est constitué majoritairement de logements, donc propre à contribuer à l'objectif du PRD de ramener des ménages à Bruxelles. (…) Nous ne concevons pas qu'un tel enjeu puisse être bloqué par un conflit d'ordre esthétique ou politique. » Et bien si, mais ce blocage camoufle, en réalité, la résistance de l'administration régionale à un projet trop rigide.

Batraco dépose une nouvelle demande de permis en 2006. Elle porte sur la construction d'immeubles comprenant 22 appartements, un hôtel de 49 chambres et un parking pour 43 voitures en sous-sol. La note explicative apporte les « réponses aux remarques du projet précédent » : l'alignement de l'impasse Sainte-Pétronille est désormais respecté, les appartements sont traversants à tous les étages, tout l'immeuble rue des Bouchers est affecté au logement et le mur aveugle de l'Arenberg peut être verdurisé. La densité est réduite : le rapport planchers/sol passe de 4,05 à 3,68 et les gabarits sont partout rabotés d'un à trois niveaux.

Le projet est présenté lors de la Commission de concertation comme le « fruit d'un travail commun de la Ville et de la Région ». Les questions relatives au statut des impasses, à l'extension du Théâtre de Toone qui dépend de la Ville, à la façade rue Marché aux Herbes, à l'architecture reviennent sur le

tapis. La Direction des Monuments et des Sites, investie du respect des prescriptions de la zone UNESCO, en rajoute une couche et transmet les «instructions du Cabinet Kir» (sic)... qui est en charge de la délivrance du permis.

L'ARAU qui est accoutumé à se voir reprocher de toujours «bloquer les projets» demande que le procès-verbal mentionne explicitement qu'un comité d'habitants lui est favorable. Le permis est délivré le 1er juin 2007... mais le promoteur renonce entretemps à le réaliser et dépose une nouvelle demande, qui consiste en une prolongation du permis finalement obtenu, assortie d'une demande de modification.

La note explicative expose que «les parkings du permis précédent sont supprimés réduisant les nuisances que ce trafic aurait apporté dans la rue Marché aux Herbes devenue entretemps piétonne»; et que les surfaces des appartements ont été réduites «afin de mieux répondre à la demande».
Lassé, le propriétaire du site, exploitant de l'hôtel Aris voisin, finit par revendre en 2013 le terrain à la société «Galika Human Estate».

S'inscrivant dans une conception plus respectueuse du tissu historique de la ville, Galika et le bureau d'architecture DDS & Partners partent de la volonté de réhabiliter le réseau historique des ruelles: la rue d'Une personne et la rue du Marché aux Peaux s'articulent autour d'une nouvelle placette bordée de logements et située au cœur du projet. La liaison piétonne entre la rue du Marché aux Herbes et la rue des Bouchers redevient donc effective en journée. La typologie historique des ruelles est préservée et elles sont ainsi réaménagées avec les matériaux traditionnels: pavés de grès ou de porphyre[2].

La rue des Bouchers dans les années 1980
Source: Bruciel

1 Un an après la reprise du terrain par le propriétaire de l'hôtel ARIS, attenant au site.

2 Le texte est entièrement basé sur l'analyse de l'ARAU publiée le 17 décembre 2015 et disponible ici: https://arau.org/

MAROLLES

Le quartier populaire des Marolles, toujours considéré par les guides de voyage comme un espace «alternatif» de Bruxelles[1], constitue le symbole par excellence des luttes urbaines bruxelloises. Ce quartier anarchique développé autour de la rue Haute (dédoublée avec le percement parallèle de la rue Blaes en 1854) connait au XIXe siècle de nombreuses agitations ouvrières. La création du Palais de Justice (1866-1883) ampute le quartier de quelques îlots d'habitation. Les habitants expulsés sont relogés dans le nouveau quartier de Saint-Job, au sud de la commune d'Uccle.
Quelques années plus tard, c'est la jonction Nord-Midi qui à son tour traverse l'ouest du quartier en anéantissant le tissu urbain ancien. Cette nouvelle barrière physique crée un important sentiment de rupture au sein du pentagone. En 1915, on assainit une série d'îlots en plein cœur des Marolles en construisant une cité sociale de 272 appartements (Cité Hellemans) d'un intérêt architectural et social non négligeable. Les opérations d'assainissement se multiplient de manière moins harmonieuse dans les années 50 lorsque la taudification du quartier atteint un point critique. La visite du Roi Baudoin organisée par l'abbé Froidure permet de placer l'insalubrité des conditions de vie sous le feu des projecteurs.

La solution des autorités ne se fait pas attendre et en 1957 les habitants assistent au «nettoyage» d'un îlot et la construction de 200 appartements placés sur une série de blocs. Cinq ans plus tard une série d'impasses sont remplacées par le «complexe des Minimes», cité de logements sociaux à l'architecture moderne et peu engageante.

Le tissu associatif marollien se renforce face aux défis posés par le mal-logement et par les réponses brutales proposées par les pouvoirs publics. Sous l'impulsion de Jacques Van der Biest, une constellation de petites associations se regroupent en 1969 autour de l'opposition vigoureuse aux projets d'extension du Palais de Justice. C'est la création du Comité Général d'Action des Marolles (CGAM).

Le nouveau complexe administratif voulu par l'État autour la rue de Montserrat s'inscrit dans la continuité du plan directeur de la Marolle qui prévoyait de lourdes «rénovations» (comprendre la destruction de logements insalubres remplacés par des bureaux) pour certaines zones critiques. Face à la mobilisation exceptionnelle des habitants (pétitions, actions, manifestations...), elle-même abondamment relayée dans la presse, l'État se voit dans l'obligation d'annuler son projet.

Alerté par cette expérience, le CGAM décide de mettre en place un comité technique chargé de créer un PPA. Parmi les membres de ce comité, on retrouve plusieurs membres de l'ARAU comme le vicaire Jacques Van der Biest et l'avocat Philippe de Keyser. Le plan est présenté aux habitants lors de l'Assemblée Générale du 14 février 1970. L'option retenue est le maintien du tissu urbain et la rénovation de l'habitat par phases. Le nouveau document est approuvé provisoirement par la Ville de Bruxelles en 1971 avant une adoption définitive par l'Arrêté Royal du 10 octobre 1974.

Parallèlement à la création d'un nouveau PPA, l'ARAU participe à plusieurs projets de rénovation[2] en soumettant plans et propositions au CGAM.

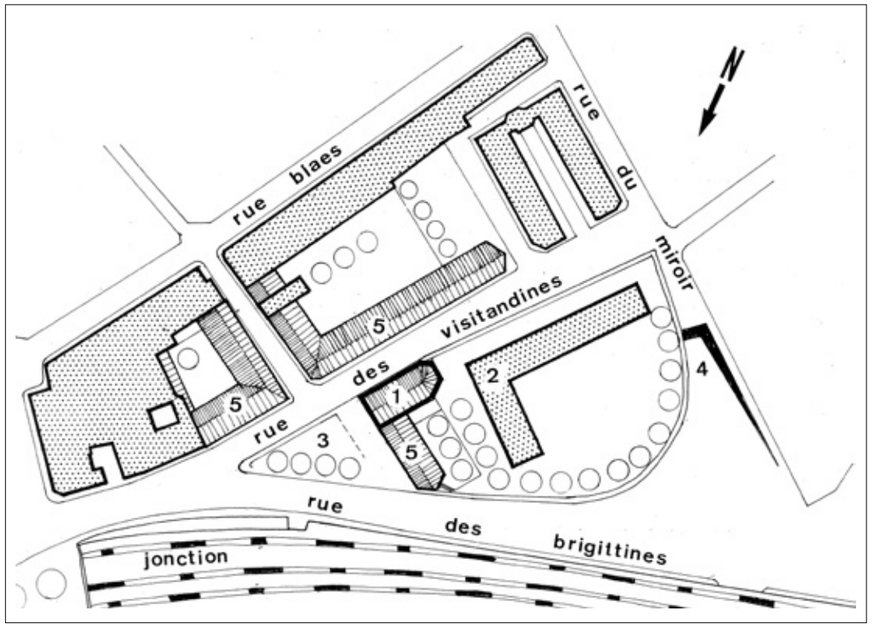
C'est le cas notamment pour les abords de l'église des Brigittines. Les constructions de la jonction Nord-Midi, les espaces laissés inoccupés pour un éventuel projet de tunnel routier et la barre d'immeubles construit derrière l'édifice religieux participent à la dégradation des conditions de vie. L'ARAU propose de reconstituer la trame urbaine en imaginant une solution moderne avec la construction en ligne continue de logements et de commerces à partir de l'église située sur une nouvelle place fermée[3].

Le quartier du Radis, situé à l'ouest et au sud de la place du Jeu de Balle, fait l'objet en 1962 d'un vaste PPA qui entraînerait sa destruction – reconstruction. Toute la trame urbaine du quartier serait supprimée pour laisser place à des blocs de logements sociaux et à des équipements publics dispersés sous forme pavillonnaire. Les expropriations et l'arasement d'une partie des immeubles ont déjà fait place un grand terrain vague quand l'ARAU et le CGAM parviennent à faire changer d'avis les décideurs politiques en expliquant qu'à coûts inchangés, il est possible de mener des rénovations sans transformer fondamentalement la trame urbaine.

Une alternative est également proposée par l'ARAU pour l'aménagement du quartier de la Querelle, à proximité de la jonction Nord-Midi (au sud des Brigittines). L'alternative publiée par l'ARAU en 1975 prévoit le voûtement de la jonction et la création de logements sociaux, de commerces et d'artisanat.

Le quartier de la Marolle étant sélectionné par les Travaux Publics pour un projet pilote de rénovation urbaine, on installe une «Commission de rénovation de la Marolle» afin de superviser l'avancée des travaux. Le bilan que dresse l'ARAU de son action dix ans plus tard est très positif. Tant les projets de rénovation que la participation continue des habitants sont un succès. Toutefois les rénovations laissent parfois place à des reconstructions complètes, ceci ayant pour résultat l'augmentation des loyers et le remplacement d'une population modeste par une part grandissante de la petite bourgeoisie.

Toujours en évolution, le quartier connaît encore aujourd'hui de nombreuses transformations (tant sociales que dans le paysage urbain). Il est menacé par les conséquences de la gentrification et l'augmentation des lieux branchés dans une zone aujourd'hui largement valorisée auprès des touristes. Rue Montserrat, une plaque commémorative rappelle à ceux-ci que si une grande partie du quartier fut préservée, c'est grâce aux luttes urbaines des habitants.



Proposition de l'ARAU pour le quartier de l'église des Brigittines

1 Notamment pour le marché aux puces de la place du Jeu de Balle, rendu mondialement célèbre par les albums de Tintin.

2 Outre les trois projets repris ci-dessus, l'ARAU propose d'autres interventions (Place de l'Épée, début de la rue Haute, extension de l'hôpital Saint-Pierre...)

3 En 2018, la situation n'a guère évolué, seule les îlots à l'est de l'église ayant été reconstruits. Un nouveau petit édifice jouxte l'édifice religieux et les espaces dégagés à proximité de la barre d'immeubles sont aménagés en terrains de jeu.

MÉTRO 3 OU MÉTRO NORD

2012 –

Le 28 février 2013, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale prend la décision d'étendre le réseau du métro vers le nord, par la création de la nouvelle ligne 3. Cette volonté n'est pas neuve car l'extension du métro figure déjà dans le plan Iris 2 (2010). Elle n'est pas transparente non plus, selon l'ARAU, car l'étude sur laquelle se base le Gouvernement est partiale. En effet, le consortium de bureaux d'études chargé de mesurer «l'opportunité socio-économique et stratégique» du tracé pouvait être chargé des études complémentaires si l'opportunité s'avérait positive[1] !

Le projet prévoit la conversion en métro de l'axe nord-sud gare du Nord-Albert de pré-métro ; la construction d'une nouvelle station Constitution sous l'avenue de Stalingrad ; la transformation de la station Albert en terminus sud de la ligne et l'extension au nord en «remplacement» du tram 55. Le coût estimé des travaux est de 1,8 milliards d'euros.

Outre ce coût et la durée des travaux, l'ARAU dénonce la dégradation du service pour de nombreux usagers : correspondances supplémentaires imposées par la réorganisation du réseau, profondeur des nouvelles stations qui les rend difficiles d'accès, etc.

En résumé, «Si l'on se livre à une analyse «coûts-bénéfice» de ce projet à près de 2 milliards en considérant les gains, mais aussi les pertes pour l'ensemble des usagers, la seule conclusion raisonnable est l'abandon du projet de métro Nord»[2].

L'ARAU propose dès 2012 une alternative à ce projet : celle-ci se base globalement sur l'optimisation des infrastructures existantes et sur le développement du réseau de surface. Ainsi, le maintien de l'exploitation de la liaison souterraine nord-sud par les tramways serait lié à une augmentation des fréquences, à la simplification du complexe «Constitution» (entre la gare du Midi et Anneessens), à la (re)création d'une ligne de tram en surface sur les boulevards du centre. A Evere et Schaerbeek, des adaptations en surface (sites propres, priorité plus grande aux carrefours), l'utilisation de trams de plus grande capacité et une augmentation des fréquences moyennant une lutte contre les embouteillages et le trafic automobile sont préconisés[3].

Lors du projet de modification du PRAS relatif au métro Nord, l'ARAU pointe également le manque d'information du public[4]. Le manque de débat pose un vrai problème de concertation autour du projet. Deux ans plus tard, les comités d'habitants publient une carte blanche afin de dénoncer la mise à l'écart systématique des habitants et des commerçants dans le processus de participation. Aucune alternative au projet de la Région n'est étudiée[5], ce que déplorent aussi des experts dans deux autres cartes blanches publiées en 2019.

Dans une prise de position publiée lors de l'enquête publique pour la construction d'un tunnel sous les voies de chemin de fer à proximité de la gare du Nord, l'ARAU dénonce le «saucissonnage» du projet qui tend à minimiser les conséquences qu'aurait sa mise en œuvre en les présentant sous un angle local.

Parmi tous les travaux prévus, la création d'une station «Constitution» est sans conteste l'un des points les plus problématiques. Les associations, les habitants et les commerçants luttent pour le maintien de l'intégrité de l'avenue de Stalingrad et de ses commerces menacés de disparition par les chantiers. Une nouvelle station à 175 millions nécessitant 7 ans de travaux (au moins) qui pourtant ne permettrait qu'un faible report modal de la voiture vers les transports en commun[6]. Le 24 mai 2018, à deux jours des élections régionales, la Région délivre le permis pour le projet de station «Toots Thielemans» (Constitution). Immédiatement, les associations (avec les habitants et les commerçants) étudient la possibilité d'établir un recours contre cette décision et l'introduisent au mois d'août[7].

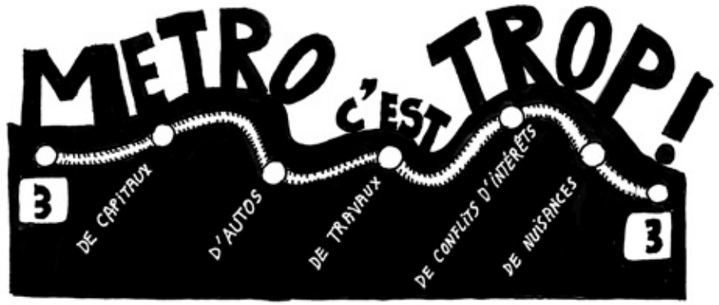


Illustration d'IEB

1 ARAU. Communiqué de presse du 19-12-12.
2 Idem
3 ARAU. Analyse du 28-04-16.
4 ARAU. Avis du 26-10-17.
5 BRAL-IEB-ARAU-CONVIVENCE +Comités d'habitants. Carte Blanche du 13-06-18.
6 ARAU-IEB-TRAM55. Communiqué de presse du ???
7 IEB. Prise de position du 05-06-2019.

MUSÉE D'ART MODERNE

Léopold II voulait un quartier des Arts pour Bruxelles, une concentration des musées dans un espace central. Mais Bruxelles n'est pas Berlin, aucune île détachée du tissu urbain ancien ne permet l'installation d'un espace muséal en vase clos dans le centre-ville. C'est pourtant cette vision que portent les autorités étatiques et un groupe d'architectes dès la fin de la Seconde Guerre Mondiale. Le vieux dessein royal typiquement dix-neuviémiste revient au-devant de l'actualité.

La transformation du Mont des Arts et la création de la Bibliothèque Royale (victimes collatérales de la création de la Jonction ferroviaire Nord-Midi) rendent nécessaire le transfert des collections d'art moderne précédemment ouvertes au public dans l'ancien Palais de Charles de Lorraine. Le musée d'art moderne ferme ses portes en 1959. Où peut-on transférer les œuvres modernes afin de les rendre à nouveau accessibles au public ?

Un musée provisoire est installé dans l'hôtel Altenloh, sur la place Royale. Le succès des expositions temporaires pousse le directeur de l'époque, Philippe Robert-Jones, à demander une extension du musée dans le même quartier, afin de maintenir une forte connexion entre l'art ancien et l'art moderne[1]. En 1973, le Ministère des Travaux publics (de l'État) et les «Amis du Musée[2]» présentent le projet de l'architecte R. Bastin. Le plan propose la création d'un musée en souterrain sous la place du musée ainsi que deux étages de parkings et leurs trémies d'accès.

L'îlot d'habitation et de commerce compris entre la rue Montagne de la Cour (une des principales voies de communication entre le haut et le bas de la ville), la rue du Musée et la Place royale à l'arrière de l'hôtel Altenloh est acquis par la Régie des Bâtiments de l'État en 1969. Les immeubles se vident rapidement et sont laissés à l'abandon. Cette expropriation doit permettre la construction du bâtiment d'accès au musée souterrain, après arasement des maisons.

L'ARAU intervient dans ce dossier car l'emplacement est stratégique pour le maintien d'une liaison habitée entre le haut et le bas de la ville. La multiplication des institutions publiques dans le quartier crée une rupture du tissu urbain habité. L'ARAU lutte pour le maintien des habitants dans le pentagone et les logements situés rue Montagne de la Cour et rue du Musée en sont parmi les derniers témoins dans cette zone de la ville. L'association ne s'oppose pas à la création d'un musée d'art moderne mais à condition de ne pas renforcer la rupture entre le haut et le bas de Bruxelles.

Pour donner suite aux contestations des comités d'habitants, le Ministre Guy Cudell, en charge des Affaires Bruxelloises, crée en 1974 un «comité d'avis» afin de renforcer le processus de participation. L'ARAU et les AAM proposent un plan pour l'ensemble de l'espace concerné. Le Ministre va même jusqu'à proposer l'installation du musée dans l'Old England. Cette option, ayant les faveurs de l'ARAU, est rejetée par les «Amis du Musée» car «on ne met pas un musée dans un grand magasin».

En juillet 1974, le «projet Bastin» est considérablement amendé. Les parkings souterrains sont abandonnés, les logements préservés et la place du musée fermée. Les décisions du Ministre réjouissent l'ARAU qui propose un plan pour l'ensemble de l'espace concerné lors de sa présence dans le comité d'avis[3].

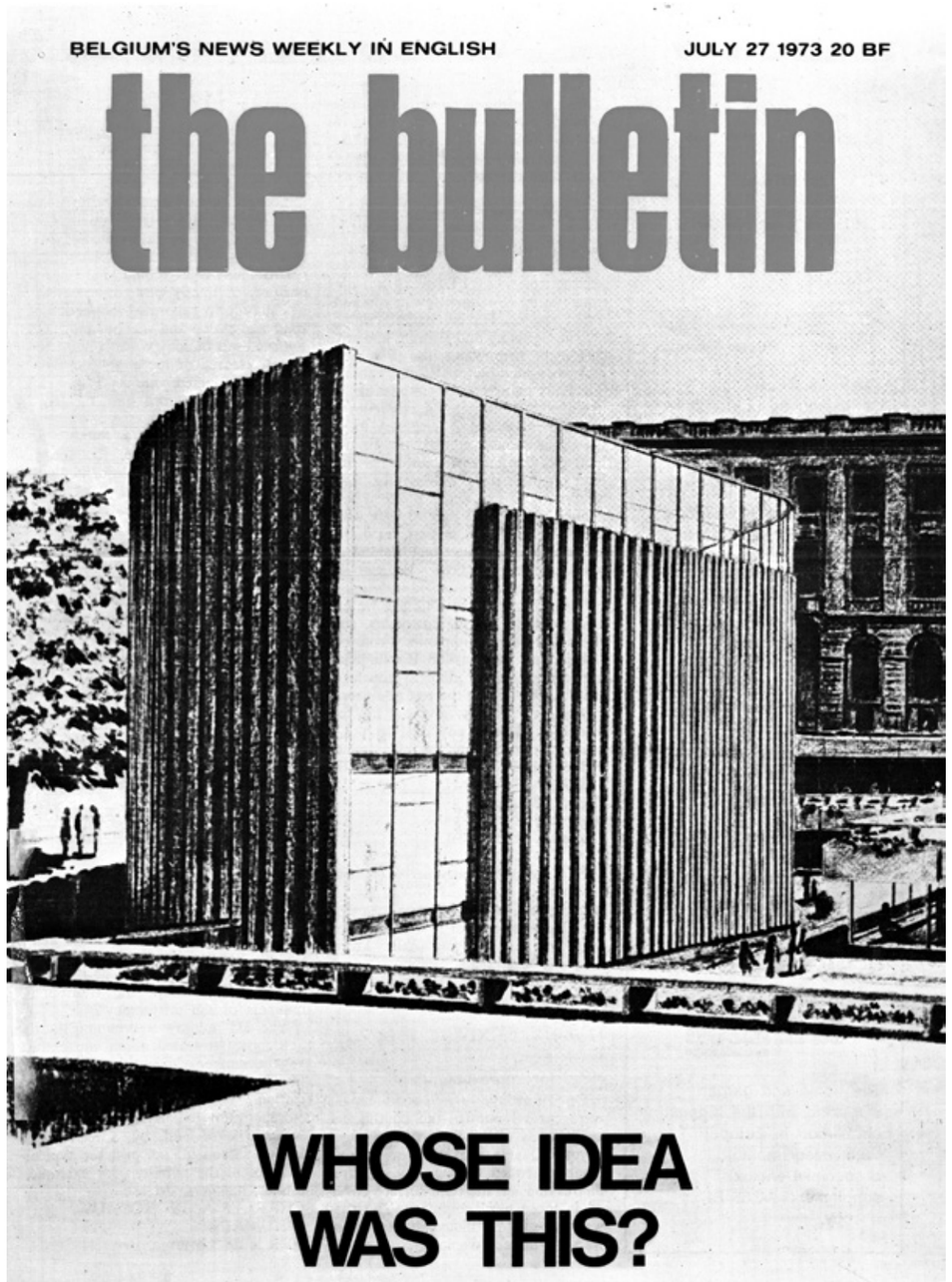
Les changements institutionnels consécutifs aux élections de 1975 ralentissent considérablement le dossier. L'ARAU sent le vent tourner et tire la sonnette d'alarme à plusieurs reprises dans les mois qui suivent, craignant la stratégie de pourrissement de la Régie des Bâtiments, propriétaire des habitations[4].

Le nouveau Ministre Simonet décide d'introduire deux permis d'urbanisme : un pour l'aménagement du musée en sous-sol et l'autre pour les transformations liées à l'îlot d'habitations. Impensable pour l'ARAU, car la nouvelle mouture du projet pour l'installation du musée prévoit de doter l'hôtel Altenloh d'une 4e façade et de l'isoler des édifices de logement voisin en détruisant un immeuble à appartements et deux maisons, sous le prétexte de garantir la sécurité et de permettre l'agrandissement de l'édifice. L'ARAU considère que ces justifications n'ont pas lieu d'être et qu'il suffit d'isoler le musée des maisons mitoyennes en coulant, si nécessaire, du béton armé entre les édifices[5].

Les travaux souterrains débutent sans pour autant que ne soit modifié l'aspect général du quartier. En 1981, il est question à nouveau de l'aménagement de l'espace entre le haut de l'Albertine et la place du Musée. L'ARAU rappelle à cette occasion sa volonté de fermer la place afin d'augmenter le nombre de logements sur le site et d'y assurer le calme en créant un écran sonore. L'architecte Bastin soutient la réinstallation de la statue de Charles de Lorraine, déplacée du milieu de la place pour permettre la création du puits de lumière du nouveau musée. L'ARAU soutient l'alternative du Professeur Lemaire : la reconstruction de la «maison des pages», détruite lors des travaux de l'Albertine vingt-cinq ans plus tôt[6].

En 1982, les «Amis des Musées»[7], présentent à la Ville de Bruxelles et à la Ministre Goor un projet d'aménagement des abords du Musée d'Art Moderne. Le nouveau projet prévoit la démolition des maisons de la rue Montagne de la Cour. L'ARAU en appelle alors aux autorités de la Ville de Bruxelles pour empêcher les destructions de ces logements et respecter la volonté des Bruxellois[8]. L'association s'insurge contre ce qu'elle considère avoir toujours été la véritable intention de la Régie et des «amis du musée», alors que le principe de la rénovation avait été acquis.

Les autorités bruxelloises achètent à la ville les immeubles et les terrains de la rue Montagne-de-la-cour. La Ministre Goor promet une opération de rénovation des logements. L'état de décrépitude des édifices permet cependant à l'État de justifier la destruction de deux immeubles de l'ensemble[9]. Mis devant le fait accompli et réalisant que ses craintes étaient fondées, l'ARAU monte au créneau à nouveau et critique durement les po-



> litiques de pourrissement de l'État et de la Régie des Bâtiments. À cette occasion, un vidéogramme d'une vingtaine de minutes est réalisé en co-production avec le Vidéobus de Bruxelles afin de retracer les 15 années de lutte pour l'intégration du musée d'art Moderne à la ville[10].

Les travaux d'«isolation» de l'Altenloh et ceux de la création du musée souterrain fragilisent les maisons laissées à l'abandon par la Régie des Bâtiments. Chaque maison détruite fragilise un peu plus la suivante et un coup de grue «involontaire» permet à la Régie de prétexter des raisons de sécurité pour démolir toutes les maisons de la rue Montagne de la Cour. Les édifices de la rue du Musée bien que conservés sont transformés en bureaux, contrairement au plan de secteur. L'arrêté Royal voulu par la Ministre Goor est bloqué par sa mauvaise conception et par deux conseillers communaux hostiles à l'investissement des deniers publics dans cette aventure[11].

Le 25 octobre 1984 est inauguré le Musée d'Art Moderne. L'occasion pour l'ARAU de rappeler que ce projet favorise la «destruction de la ville» car c'est un projet «introverti» qui renforce le zoning muséo-culturel, générateur d'insécurité car vide en dehors des heures d'ouverture, et brise la liaison entre le bas et le haut de la ville.

> Dans le PRAS de 2001, la bande de terrain le long de la Montagne de la Cour est affectée au logement, conformément à la convention signée entre l'État belge et la Région, qui prévoyait que les bureaux construits en infraction aux plans en zone de logement à l'occasion de l'implantation du Ministère des Affaires Étrangères rue de Namur soient reconstruits, e.a., rue Montagne de la Cour. L'État présente une fâcheuse tendance à oublier le respect des accords quand il s'agit de l'habitabilité de Bruxelles.
>
> «La construction du Musée d'Art Moderne est une victoire pour l'État sur la Ville, un acte de l'État contre Bruxelles. Cette victoire fut obtenue grâce à la passivité complice des autorités régionales bruxelloises à l'un ou l'autre moment de ce long processus de décision.[12]»
>
> Les maisons de la rue Montagne-de-la-Cour n'ont pas été reconstruites malgré les nombreux plaidoyers de l'ARAU. Le zoning culturel est plus que jamais d'actualité en 2019 et un jardinet clôturé occupe l'espace autrefois occupé par les maisons d'une des rues les plus animées de Bruxelles. Ce dossier illustre également les raisons inhérentes à la lutte de l'ARAU pour une plus forte autonomie régionale des Bruxellois.

1 ARAU. Communiqué de presse du 21-01-12.
2 Les «Amis du Musée» sont un groupe constitué dirigé par le Comte Boël et qui œuvre pour la création du Musée d'Art Moderne bruxellois. Ce sont eux qui promeuvent le projet de l'architecte Bastin.
3 ARAU. Conférence de presse du 20-03-74.
4 ARAU. Conférences de presse des 08-12-75 et 18-08-77.
5 ARAU. Conférences de presses des 23-01-78 et 18-08-78.
6 ARAU. Conférence de presse du 03-03-81.
8 ARAU. Conférence de presse du 25-06-82.
9 En plus des immeubles annexes à l'Altenloh, eux-aussi rasés.
10 ARAU. Conférence de presse du 15-12-83.
11 ARAU. Conférences de presse des 05-04-84 et 17-08-84.
12 ARAU. Extrait de la conférence de presse du 22-10-84 «Le Musée Moderne pas moderne».

PATRIMOINE PAVÉ

Autrefois omniprésents dans le paysage bruxellois, les pavés de porphyre disparaissent peu à peu des rues et des places de la ville avec le développement du trafic automobile au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale. Inconfortables pour les automobilistes, sources de bruit et de vibrations, on leur préfère le macadam, importé des Etats-Unis.

Les autorités de la Ville de Bruxelles se penchent en 2009 sur la rénovation et la piétonnisation de quelques rues pavées du centre-ville. L'objectif poursuivi comprend la remise à niveau des trottoirs avec la chaussée, en enlevant les bordures en pierre bleue qui les séparent et en sciant les pavés (ou en important de nouveaux pavés préalablement sciés).

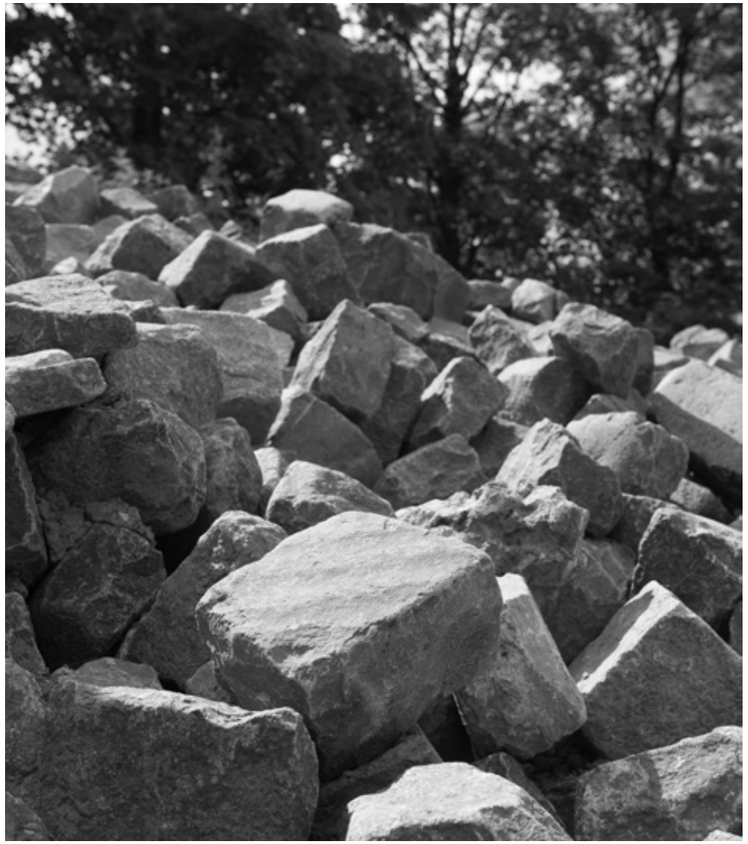
L'ARAU demande lors de la commission de concertation du 2 septembre 2009 le maintien d'une différenciation entre la voirie et le trottoir. Il s'interroge également sur le coût écologique et financier du sciage des pavés. En effet, les pavés de porphyre utilisés sont pratiquement inusables et un entretien régulier de ce type de matériau permet de limiter considérablement les dénivellations causées par le trafic routier.

Le fonctionnaire délégué de la Région accorde le permis d'urbanisme le 10 novembre 2009 pour ce qui concerne le nivellement de la voirie. Toutefois, il refuse le sciage des pavés car ceux-ci contreviennent gravement au caractère patrimonial de la zone UNESCO et ne présentent pas de gages de durabilité.

Suite à la pression des partisans du projet initial (associations cyclistes, des PMR...), la Ville et les cabinets ministériels compétents concluent un accord pour introduire un permis modificatif actant le sciage des pavés. Mis devant le fait accompli, l'ARAU tente une dernière manœuvre en rédigeant une lettre[1] au Centre du patrimoine mondial de l'UNESCO. Cette tentative de la dernière chance se solde cependant par un échec et les travaux projetés sont menés à bien.

Les réflexions portées autour de la réaffectation de l'avenue du Port et de la rue du Midi mettent en lumière les mêmes enjeux : garder le patrimoine pavé ou le sacrifier sous prétexte de son incompatibilité avec la circulation des cyclistes et des voitures. L'ARAU, partisan du maintien des pavés, regrette les postures idéologiques et l'absence de prise en compte du patrimoine de Bruxelles, qui offre une cohérence et une qualité urbanistique à fort potentiel identitaire et touristique[2].

L'ARAU démontre en 2015 qu'une troisième voie existe...loin de nos frontières. Il faut en effet traverser l'Atlantique et se rendre à New-York, dans le quartier de Brooklyn, pour constater les aménagements de surface réalisés afin de conserver les pavés historiques (pour beaucoup d'entre eux originaires de Belgique) tout en permettant le passage des cyclistes et des PMR. Pris en exemple par l'association, les *Belgian Blocks* font l'objet d'une publication[3] relayée par les médias[4].



photos : Bernard Boccara

1 ARAU. Lettre au Centre du Patrimoine Mondial de l'UNESCO.

2 ARAU. Communiqué de presse du 27-10-15 : *Concertation sur le réaménagement de la rue du Midi*.

3 ARAU, Pierres & Marbres de Wallonie, AAM Editions, *Pavés de Bruxelles*, 2015.

4 RTL, *De quoi je me mêle*, spécial pavés, 20 janvier 2016. Reportage RTBF La Première *Transversales* sur les pavés, 15 octobre 2016.

PLACE DES MARTYRS

La place des Martyrs est un exemple unique en Belgique d'ensemble néoclassique inchangé dans son organisation urbanistique et architecturale. Achevé en 1776 selon les plans dessinés par l'architecte Claude Fisco, le site est affecté au logement et implique un aménagement de l'espace bâti autour de la place en lieu de vie. Cette affectation première sera mise en cause dans la deuxième moitié du XXe siècle par une série de projets qui visent à l'implantation d'espaces administratifs ou touristiques. L'ARAU a vivement combattu ces projets à de nombreuses reprises en poursuivant une double revendication : le maintien et la restauration de la fonction logement sur les lieux et la sauvegarde de ce patrimoine exceptionnel.

Le 12 mars 1976, la Ligue Esthétique belge organise une conférence de presse afin de plaider, entre autres, pour une rénovation rapide des bâtiments et la suppression du parking sur la place afin que celle-ci soit « un oasis de calme et de détente au milieu du tourbillon de la ville ». L'ARAU et IEB soutiennent expressément cette demande.

Douze ans plus tard le dossier revient dans l'actualité et l'ARAU dénonce le chantage des propriétaires qui laissent volontairement pourrir les édifices en espérant un changement d'affectation permettant le développement de bureaux. À l'époque, différents acteurs sont concernés : une agence immobilière, la Régie des bâtiments et la CGER. Malgré les différences entre leurs projets, ces trois entités s'accordent sur la prépondérance des bureaux.

Toutefois un projet encore plus dévastateur et grossier suscite l'opposition de l'ARAU : la volonté de construire un parking sous la place ! Refusant catégoriquement cette aberration, l'ARAU tente d'inclure dans son combat un grand nombre de soutiens, parmi lesquels les associations d'anciens combattants et même le Roi des Belges, informé par écrit en juillet 1988 (en effet, les ossements des martyrs de 1830 sont encore sous la place). Cette campagne est un succès et le projet de parking est abandonné.

Dès la fin de cette même année 1988, l'ARAU se remobilise contre un nouveau projet de l'immobilière Dewaele. Celle-ci ne respecte pas le plan de secteur qui situe les immeubles formant la place en zone mixte logement – commerce. L'ARAU demande la mise en place d'un PPA afin de clarifier la situation de la zone.

Le 3 octobre 1990 est signé le protocole d'accord entre la Communauté Flamande et la Région de Bruxelles-Capitale afin d'implanter les cabinets ministériels de l'Exécutif flamand sur les deux petits côtés de la place, en violant le plan de secteur et donc la loi. En février 1992, soit deux ans plus tard, est enfin réalisé le PPA 60-10 relatif à la place des Martyrs et aux rues adjacentes. Il est désormais acté que du logement doit être construit à l'étage des deux grands côtés (les rez-de-chaussée étant affectés au commerce) et à l'étage du petit côté sud, occupé par la Communauté flamande.

Cette clarification des affectations est cependant loin d'avoir remédié au pourrissement de la plupart des édifices de la place car seuls ceux qui ont été dévolus aux bureaux sont rapidement rénovés. Qui plus est, l'ARAU

fait part à plusieurs reprises du non-respect des accords et des lois par la Communauté Flamande, qui est responsable de ne pas avoir affecté au logement une partie du petit côté sud de la place. Situation qui est toujours irrégulière en 2019.

Concernant les deux grands côtés de la place, affectés au logement, la société immobilière qui possède la grande majorité des bâtiments soumet à l'enquête publique un projet comprenant du logement (îlot Martyrs – Persil – Œillets), des bureaux (îlot rue des Roses, 2/4/6 – rue aux choux, 11-15) et un hôtel (îlot Saint-Michel). L'ARAU contestera la procédure de l'enquête publique en janvier 2002, pour vice de forme, craignant le retour de l'urbanisme du fait accompli. À cette revendication s'ajoute deux mois plus tard celle de l'assurance de remplacer les logements perdus par la création de l'hôtel.

La société immobilière construit les logements prévus sur l'îlot mentionné plus haut et ceux-ci sont très rapidement loués, illustrant la demande des habitants de réinvestir ces lieux du centre-ville.

Le projet d'hôtel quant à lui va se révéler problématique. Le bâtiment est classé depuis 1963 et lors de la délivrance du permis de bâtir en 2006, le promoteur s'est engagé à respecter l'authenticité du lieu, et notamment les trois escaliers en bois historiques de l'édifice.

En 2010, l'ARAU constate et condamne la destruction pure et simple de ces

La place des Martyrs, 2001
Source : ARAU

Le projet Deka, 1996
Source : ARAU

escaliers retrouvés dans un conteneur ! Ce projet du promoteur est ajouté à l'ordre du jour d'une réunion de la commission de concertation en dernière minute en ne respectant pas les règles élémentaires. Le promoteur se réfugie derrière l'avis des pompiers (SIAMU) qui, dans leur rôle, ont estimé que le bâtiment ne se prêtait pas à la transformation en hôtel et que les normes de sécurité n'étaient pas respectées. Cependant, ils ont proposé un système de sprinklage afin de garder les éléments historiques. Devant ce qu'il a considéré comme une perte d'espace (et donc d'argent), le promoteur a préféré tout simplement supprimer les escaliers, avec le soutien des autorités publiques en charge du dossier.

À ce jour, le site dédié à ce projet touristique est toujours vide et illustre malheureusement que « l'urbanisme d'opportunité n'apporte pas de garantie de bonne fin ». Pendant 40 ans l'ARAU s'est battu pour le maintien du logement sur la place contre vent et marées et peut se targuer d'avoir contribué à des compromis et au retour du logement. Pour ce qui est du projet d'hôtel ardemment soutenu par les pouvoirs publics, il semble qu'il soit à nouveau envisagé.

Le bâtiment où un projet d'hôtel a été développé

PLACE POELAERT

> Imaginée par l'architecte Joseph Poelaert en 1862 en même temps que le Palais de Justice, la place était censée prendre la forme d'un demi-cercle dans l'axe de la rue de la Régence. Les nombreuses modifications de la voirie et l'achèvement du Palais de Justice bien des années plus tard vont modifier sa composition à de nombreuses reprises. Après la fin de la Première Guerre Mondiale, la place ne change plus guère d'apparence même si le parking sauvage et le développement de la circulation routière affectent la qualité du lieu[1].

Dans les années 80, le Ministère des Communications imagine un enterrement du tram entre la place Stéphanie et la rue de la Régence. Ce projet est contesté par les nombreuses associations d'habitants et de commerçants et ne voit jamais le jour[2]. Les autorités communales décident quelques années plus tard de créer un parking souterrain accessible depuis la petite ceinture.

Le CGAM organise en octobre 1997 une conférence de presse afin d'alerter l'opinion publique et les décideurs politiques à propos de l'état lamentable de la place. Un an après l'achèvement des travaux du parking, l'association regrette une vision uniquement centrée sur l'automobile sans souci d'esthétique urbaine. Plan à l'appui, le CGAM propose une solution concrète pour une amélioration rapide de la situation[3]. Parmi les mesures reprises, citons l'élargissement des trottoirs, la plantation d'arbres, l'aménagement de la zone centrale destinée au tram, l'effacement des trémies d'accès et la création d'un ascenseur créant un lien avec les Marolles[4].

La plainte des associations pousse le bourgmestre de la Ville de Bruxelles à organiser une concertation avec les associations concernées quelques jours plus tard. Les autorités communales certifient aux associations qu'un nouvel aménagement verra le jour dans les prochains mois. Outre deux places minérales, le bourgmestre promet le maintien des arbres et le réaménagement des trémies d'accès au parking[5].

Las ! L'ARAU annonce ces vœux pour l'année 1998 en dénonçant avec ironie le dernier aménagement de la place Poelaert : l'édicule d'entrée piétonne au parking souterrain. Les critiques se concentrent autour de la taille du pavillon, de son architecture moderne jurant avec les édifices et monuments de la place ainsi que l'existence même d'un pavillon alors qu'une simple sortie d'escalier roulant aurait pourtant fait l'affaire[6].

Au mois d'avril de cette même année 1998, c'est la fonction même du nouveau pavillon qui concentre une nouvelle salve de critiques des associations citoyennes. En effet l'ARAU découvre que l'édifice a été construit sans permis d'urbanisme ! Une plainte officielle est introduite par l'association auprès de l'échevin de la Ville Henri Simons. L'ARAU demande la fermeture de l'édicule illégal et l'apposition de scellés en attendant une régularisation de l'ouvrage.

Les justifications du bourgmestre de la Ville de Bruxelles reposent en partie sur l'importance de permettre un accès aux personnes handicapées. L'ARAU prend au mot le bourgmestre et collabore avec l'*Association*

Chrétienne des Invalides et Handicapés afin de réaliser un test grandeur nature. Résultats : une série de constats négatifs allant de la lourdeur des portes à la mauvaise situation de la rampe d'accès en passant par la quasi-impossibilité de lire les instructions des machines de paiement[7].

L'ARAU propose une solution permettant un accès amélioré aux personnes handicapées tout en améliorant les qualités esthétiques de la place Poelaert : détruire l'édicule ; arrêter les ascenseurs au niveau -1 et gagner de la place par un escalier ; installer un nouvel édicule discret à proximité du Palais de Justice (sur le modèle du pavillon d'accès parisien de l'avenue de la Tour-Maubourg) et enfin réserver des places pour les personnes handicapées devant le Palais de Justice[8].

L'édicule n'a jamais été supprimé et il est régulièrement recouvert des publicités aux couleurs criardes de la société gestionnaire du parking. Il incarne un nouvel exemple de l'urbanisme du fait accompli. Bâti sans permis, il fait l'objet d'une régularisation ultérieure qui permet de ne pas passer par les étapes légales et réglementaires de publicité-concertation. Quant à l'aménagement de la place Poelaert elle-même, il demeure d'une confondante médiocrité.

L'édicule du parking Poelaert
Source : ARAU

1 Patrimoine Monumental de la Belgique. Bruxelles 1C. p.122.
2 Voir Goulet Louise
3 Comité Général d'Actions des Marolles. Conférence de Presse du 22-10-97.
4 Les critiques et le projet du CGAM sont soutenus par l'ARAU, Les Commerçants de la Rue Haute et le Quartier des Arts ASBL.
5 *La Lanterne* 28-10-1997
6 ARAU. Communiqué de presse du 2 janvier 1998.
7 ARAU. Conférence de presse du 08-04-98.
8 *Idem*

PLACE ROGIER

En 1863, on inaugure à Bruxelles la toute nouvelle gare du Nord, appelée à remplacer la station de l'Allée verte située à proximité du canal. Une vingtaine d'années plus tard, la place est rebaptisée du nom de Charles Rogier, homme politique libéral et grande figure des premières années de l'indépendance belge. Outre l'imposant édifice de la gare, la place est bordée sur ses deux côtés par de nombreux hôtels particuliers, en partie occupés par des hôtels de voyageurs[1].

L'aspect du site va considérablement changer suite à l'achèvement de la jonction ferroviaire Nord-Midi et au remplacement de la gare-terminus par une nouvelle gare de transit située plus au nord. Le Centre International Rogier, un complexe-tour de 117 mètres de haut, est construit dans le sillage de l'expo 1958 et remplace l'ancienne gare du Nord. Un deuxième immeuble de 29 étages à structure portante en béton armé et façades-rideaux est achevé en 1971, à l'ouest de la place (ex-hôtel Sheraton), modifiant complètement les qualités paysagères de la place.

Dès la fin des années 90, différents projets de rénovation de la place Rogier sont imaginés. Le ministre régional des travaux publics, Pascal Smet, estime que le réaménagement de la place (tant en surface qu'en souterrain) est d'importance régionale et mérite un projet à cette mesure. La responsabilité du réaménagement est divisée entre la Région Bruxelloise (pour la surface) et la commune de Saint-Josse (pour le plan communal de mobilité, la rationalisation du parking souterrain et l'espace congrès au niveau -1).

Panneau de chantier signalant les travaux d'aménagement de la place Rogier
Source : ARAU

Un concours est lancé et c'est le projet de Xaveer de Geyter qui est retenu et dévoilé au public en septembre 2006. Appelé à passer en commission de concertation le 13 juillet 2007, il fera l'objet d'une analyse détaillée par l'ARAU[2]. Les demandes d'amendements de l'association sont nombreuses et se centrent notamment sur la mobilité. En effet, le projet « ne réduit en rien l'emprise de la voiture sur l'espace public au niveau de la petite ceinture alors que le tunnel Léopold II est censé le permettre » ; « le projet ne favorise pas la perméabilité pour les piétons entre les deux côtés du boulevard » ; « le permis doit refuser le maintien de la trémie d'accès au parking souterrain »…

L'ARAU tire également à boulets rouges sur le « processus participatif » mis en place par le Ministre avant même la commission de concertation. Pour l'association, il s'agit d'une « parodie » car en réalité les éléments fondamentaux (parmi lesquels la mobilité) restent de la compétence exclusive du cabinet du ministre et ne sont pas ouverts à discussion.

En 2015, l'ARAU produit une analyse sur le sujet[3] et dénonce la gestion chaotique du projet. Le chantier est interminable et dépasse de plusieurs années le délai annoncé lors de sa présentation : ce retard soulève des interrogations légitimes sur les capacités des autorités bruxelloises à mener à bien ce genre de projet. Face aux nombreuses critiques sur la lenteur du chantier, le Ministre de tutelle réitère à de nombreuses reprises devant la presse sa volonté de réaliser un audit dès la fin des travaux afin de tirer les leçons de cette affaire.

Pour l'ARAU, ce projet « illustre la concrétisation de l'absence de volonté politique de s'engager réellement dans une maîtrise du trafic routier globale, aussi bien à l'échelle de la Région qu'à celle du Pentagone ». Le tout à la voiture a encore droit de cité à Bruxelles, malgré les objectifs de diminution de la pression automobile annoncés par les plans Iris 1 et Iris 2.

En outre le chantier connaît de nombreux couacs dont le remplacement partiel de l'auvent-parapluie à partir de septembre 2018 qui ne sera achevé que quelques semaines plus tard, soit… 9 ans après les estimations initiales.

1 Iris Monument. En ligne : http://www.irismonument.be/fr.Saint-Josse-ten-Noode.Place_Charles_Rogier.html

2 Analyse de l'ARAU du 04-07-07.

3 Analyse de l'ARAU du 10-07-15.

PLAN DE SECTEUR

Les luttes des associations (en particulier IEB) et des comités d'habitants pour l'instauration d'un plan de secteur couvrant les 19 communes de Bruxelles ont sans nul doute donné lieu à l'une des victoires les plus importantes de ces 50 dernières années. L'Arrêté Royal du 28 décembre 1979 fixe dans un cadre réglementaire une répartition spatiale des fonctions urbaines (logement, bureaux, entreprises…). Ce document entérine également les mesures de publicité-concertation, inlassablement exigées par tous les comités d'habitants. Il aura fallu 17 ans pour conclure ce dossier…

En effet, c'est la loi de 1962, relative à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme, qui prévoit explicitement le découpage en plans de secteur nécessaires à l'affectation des sols. La capitale des Belges possède son propre secteur, selon les limites de la future Région Bruxelloise. Le premier avant-projet de plan confié au groupe Alpha (favorable aux préceptes urbanistiques de la Charte d'Athènes) et les premières conclusions furent descendues en flèche par l'administration bruxelloise et par l'ARAU car il prévoit la multiplication des autoroutes de pénétration.

Nous sommes alors au début des années 70, près de 10 ans se sont déjà écoulés lorsque le nouveau Ministère des Affaires Bruxelloises est créé[1]. Les premières discussions entre les comités et l'administration butent sur l'absence d'une définition claire de la notion d'habitat. Un nouvel avant-projet porté par le Ministre Vanden Boeynants définit une zone de logement comme une zone d'habitat. Lorsqu'une dérogation est demandée, le projet prévoit une analyse de celle-ci par quatre acteurs : la Commune, l'Administration de l'Urbanisme, le nouveau Conseil d'Agglomération et la SDRB.

Le lancement des procédures de concertation (car c'est de cela qu'il s'agit) ne suffit toutefois pas à satisfaire pleinement les comités d'habitants. L'ARAU considère que pour que le système soit juste et équilibré, il faut obtenir qu'à chaque fois qu'il y a procédure de concertation, il y ait préalablement publicité de la demande introduite via notamment un système d'affichage public généralisé. Cette proposition est finalement acceptée et le 29 mars 1976 l'Arrêté Royal portant publication du projet de plan de secteur est promulgué. Pendant trois ans, le respect de ce plan est obligatoire.

Mise sur pied en 1977, la CRAT (Commission Régionale de l'Aménagement du Territoire) est chargée d'examiner le projet de plan de secteur et d'y intégrer les critiques et réclamations formulées par tous les acteurs participatifs. Plus de 3000 objections et remarques sont introduites et émanent tant des institutions patronales et syndicales que des associations de défense des habitants. Le plan final est clôturé le 14 décembre 1977 et fait l'objet de l'analyse des responsables politiques.

Le système de publicité-concertation fonctionne et peu d'irrégularités sont constatées durant les premiers mois d'application. Toutefois le Collège de la Ville de Bruxelles ne s'estime pas lié légalement à la procédure car il

n'y a pas d'obligation légale[2]. Le recours au Conseil d'État introduit par les responsables communaux aboutit le 3 février 1978. Les mesures sont annulées et tout est à refaire.

L'option finalement retenue passe par l'adoption d'un nouvel Arrêté Royal contraignant l'Administration de l'Urbanisme à respecter les procédures de la publicité-concertation. Celui-ci est publié au Moniteur le 5 novembre 1979. Le plan définitivement adopté est relativement conforme au projet soumis à l'enquête publique.

Pour les comités d'habitants, c'est une énorme victoire ! Il existe enfin non seulement un plan mais aussi un système de contrôle permanent de gestion de ce plan et des décisions qui lui seraient contraires. La résistance au saccage et à la décomposition de la ville s'inscrit désormais dans un cadre contraignant tant pour les autorités publiques que pour les associations. Malgré plusieurs tentatives de réduction de leur portée, ces procédures de publicité-concertation sont reconnues et utilisées constamment par les comités d'habitants jusqu'à nos jours.

1 Guy Cudell en sera le premier titulaire.

2 La publicité contredit le secret des délibérations au sein du Collège tandis que la concertation intègre des entités que le pouvoir communal ne reconnaît pas (SDRB et Conseil d'Agglomération).

Brochure d'information sur le Plan de Secteur

QUE DEVIENDRA VOTRE RUE ?
QUE DEVIENDRA VOTRE QUARTIER ?

savez vous

- si votre rue risque de devenir une route à grande circulation ?
- si des usines pourront s'y implanter ?
- si les bureaux pourront s'y installer et s'y étendre ?
- si les arbres des jardins et parcs de votre quartier seront protégés ?
- si des commerces pourront s'ouvrir dans votre voisinage ?
- si l'artisan pourra y poursuivre son activité et étendre son atelier ?

savez vous

que ces décisions sont prises dans le cadre du projet de plan secteur de l'agglomération bruxelloise ?

savez vous

que vous pouvez pendant quelques jours encore, faire connaître votre avis sur ce projet de plan ?

SI L'AVENIR DE VOTRE QUARTIER VOUS INTERESSE OU VOUS INQUIETE, LISEZ ATTENTIVEMENT CE QUI SUIT

PORTE DE NINOVE

2007 –

Déjà un peu plus de dix ans de débats et de projets pour un espace certes petit par la taille mais non moins stratégique pour l'ouest de Bruxelles : la Porte de Ninove. Les autorités régionales bruxelloises promeuvent en 2007 le développement d'un « ring ouest » (une branche ouest de la petite ceinture) destiné à délester les boulevards du centre du trafic de transit[1]. Le réaménagement de la Porte de Ninove n'est que la deuxième étape du processus, après les transformations des voies de circulation le long du canal.

La porte de Ninove est une des entrées du pentagone bruxellois. Située à la limite de la Ville de Bruxelles, de Molenbeek et d'Anderlecht, son visage change avec le percement du canal de Charleroi en 1832. Une écluse et deux petits pavillons d'octroi modifient l'apparence d'un lieu qui devient une porte de ville dans un quartier qui connaît alors une rapide industrialisation.

Dans les années 1930, les autorités décident de voûter les différentes parties de la Senne qui étaient encore à ciel ouvert dans cette partie de la ville. De grands travaux sont aussi menés pour modifier et simplifier le cours du canal afin de répondre aux nouvelles normes de navigation. Cette nouvelle situation a peu évolué jusqu'à nos jours. Le quartier, quant à lui, a subi le déclin de ses industries et d'une partie de la filière de la viande liée aux abattoirs d'Anderlecht. De nombreux négoces de voitures dédiés à la revente vers les pays africains viennent occuper les entrepôts et ateliers inoccupés[2, 3].

En 2008, les Ministres Bruxellois de la mobilité et de l'environnement accompagnés du bourgmestre de Molenbeek présentent un projet visant à réaménager la porte de Ninove. Un curieux processus de participation est alors mis en place pour les habitants qui voudraient y contribuer : l'envoi des suggestions au cabinet du Ministre de la Mobilité qui s'estime compétent pour trier et juger les propositions, se dispensant de motiver ses arbitrages. L'ARAU, qui s'est tant battu pour l'institutionnalisation des procédures de consultation urbanistique, dénonce une tentative de court-circuiter les traditionnelles enquêtes publiques et commissions de concertation. Afin de garantir la substance de ces étapes, il propose aux habitants d'envoyer une copie des commentaires en ses bureaux afin de les relayer en commission de concertation[4].

Le Service Public Fédéral (SPF) Transports introduit une demande de permis pour le compte de Beliris afin de permettre un nouvel aménagement des lieux conforme aux visions régionales de petite ceinture ouest. Le projet prévoit l'aménagement d'un espace vert, la construction de logements sur les deux « triangles »[5] en face des pavillons d'octroi et l'abattage de platanes afin de construire une butte artificielle.

En commission de concertation, l'ARAU s'oppose à ces aménagements routiers incompatibles avec les objectifs du plan Iris 2 visant à diminuer la pression automobile dans la capitale. Le projet de butte artificielle est décrit comme une aberration qui ne tient pas compte des perspectives du lieu et doit être abandonné, tout comme l'abattage des platanes[6]. Le nouveau tracé pour la ligne de tram est également contesté car il "mange" la majeure partie du parc.

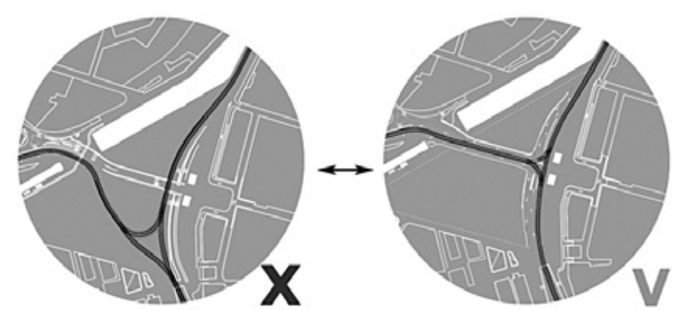
L'avis de la commission de concertation consacre plusieurs demandes des associations : le maintien des platanes, l'absence de butte artificielle... Mis devant le fait accompli mais loin d'être découragé, le demandeur élabore un projet modifié qui comprend notamment la déviation de la ligne du tram entre l'Institut des Arts et Métiers et le pont enjambant le canal de Charleroi au niveau de la chaussée de Ninove (voir illustration ci-dessous).

Devant le péril de voir cette option poursuivre sa route administrative, l'ARAU et ses partenaires[7] rappellent aux autorités que le règlement du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) implique dans son article 191 qu'en cas de modifications « substantielles », une nouvelle mise à l'enquête publique s'impose[8].

Revenons sur les deux triangles de terrains constructibles (le troisième étant destiné à un aménagement en espace vert) : le triangle sud appartient à la Société de Logements de la Région Bruxelloise (SLRB) tandis que le triangle nord est toujours la propriété du groupe Besix RED. Cette société ayant finalement abandonné ses projets de bureaux, il est acquis qu'une très grande partie du site sera affectée au logement. Les sociétés s'allient et signent une convention d'aménagement pour l'avenir du site en avril 2012.

Objectif de cette collaboration : élaborer un « schéma directeur » participatif[9], attribué au bureau d'études Xaveer De Geyter Architecten. L'ébauche finale prévoit l'élévation de deux tours (dont une de 90m de haut) ainsi que d'un musée dans leur socle. Le tram est toujours dévié de l'axe de la chaussée de Ninove, entouré par deux espaces verts (et créant de fait une barrière entre eux). L'ARAU réclame un projet qui se fonde davantage dans son environnement et dont la priorité reste le renforcement de l'offre de logements sociaux de la SLRB. Une alternative est offerte pour ce type de projets : les terrains jouxtant la gare de l'ouest, très bien connectée au réseau de la STIB[10].

Les deux dossiers (espace public et terrains à bâtir) s'enlisent. Six ans ont passé depuis les premiers projets des autorités régionales. L'affaire rebondit en septembre 2014 lorsque la commune de Molenbeek présente sa vision pour le quartier « Petite Senne ». Que nous apprend-t-il ?



Contre-proposition des habitants et des associations pour le tracé de tram Porte de Ninove

Le tram est maintenu sur la chaussée de Ninove, confortant l'option des habitants et des associations. Un communiqué de presse commun est publié dans la foulée afin de rappeler le bon sens de cette décision[11].

Le projet évolue encore et le partenariat BesixRED – SLRB se rompt. Un accord entre les différents cabinets concernés par le développement du site entérine l'agrandissement du parc sur le « triangle sud ». Ces nouveaux logements seront construits à proximité de l'Institut des Arts et Métiers, sur un terrain de la ville de Bruxelles[12].

Reste le cas du triangle nord, toujours propriété du groupe BESIX. Les nouveaux outils de planification censés accélérer les procédures d'aménagement des territoires stratégiques, les PAD (Plans d'Aménagements Directeurs), sont lancés par la Région en 2018. Parmi ceux-ci, retenons le PAD « Porte de Ninove » et le PAD « Heyvaert ».

Le projet de PAD Porte de Ninove propose de déroger au Règlement Régional d'Urbanisme sur le périmètre du terrain BESIX pour pouvoir y construire trois tours (90, 70 et 50 m). L'ARAU, se basant sur trois études[13] s'oppose à l'érection de gratte-ciels sur ce terrain. Les inconvénients sont nombreux (tourbillons d'air, ombre portée...) et largement connus. Ce projet porte un coup très dur au paysage historique urbain. La revitalisation des zones comprises dans les PAD « Heyvaert » et « Porte de Ninove » (que l'ARAU propose de fusionner) passe par une diversification des fonctions afin de compenser une densité déjà élevée de logement[14].

En avril 2019, le projet de PAD Porte de Ninove fait l'objet d'une enquête publique. Les associations et les riverains réitèrent leur opposition et proposent à la Région Bruxelloise d'acquérir les terrains de BESIX afin d'y développer des projets servant la communauté locale[15].

1 ARAU. Communiqué de presse du 07-11-07.
2 Comité PorteNinovePoort, [en ligne], http://www.porteninovepoort.be/fr/lieu/histoire/
3 Christophe Loir, Bruxelles néoclassique, mutations de l'espace urbain, CFC éditions, 2017.
4 ARAU. Communiqué de presse du 03-09-08.
5 Un des îlots est un terrain vague où les fondations d'une tour ont été construites par un promoteur, l'autre est occupé par un ancien entrepôt de Bruxelles-Propreté et un car-wash. Ces terrains sont soumis à plusieurs demandes de permis de la part de la société Besix pour des bureaux en 2004, 2007 et 2010.
6 ARAU, Communiqué de presse du 26-09-11.
7 Le BRAL, BruxellesFabriques – BrusselFabriek, CIDEP, Comité Porte de Ninove Ninoofse Poort, IEB, La RuE.
8 ARAU et partenaires, communiqué de presse du 27-06-12.
9 L'ARAU dénonce un processus de participation qui se résume en réalité à une seule réunion publique...
10 ARAU. Analyse du 18-12-13.
11 Communiqué de Presse commun ARAU, BRAL, BruxellesFabriques, IEB, CanalPark, La Rue, Comité de Quartier Heyvaert
12 IEB. Bruxelles en Mouvement n°285, Novembre-Décembre 2016.
13 L'étude *BXXL – Objectivation des avantages et inconvénients des immeubles élevés à Bruxelles* réalisé par la Région ; L'étude de BUUR *Étude exploratoire de la problématique des hauteurs en région de Bruxelles-Capitale, définition des principes généraux de localisation et d'intégration des bâtiments élevés* et l'étude de Cooparch-RU *Inventaire des lieux de densification potentielle de la RBC* réalisée en 2013.
14 Avis de l'ARAU dans le cadre de la consultation relative aux projets de PAD (3 et 4) 5 juillet 2018.
15 IEB, ARAU, BRAL, La Rue, Comité PorteNinovePoort, BruxellesFabriques, Centre de Rénovation Urbaine et Union de Locataires d'Anderlecht Cureghem. Communiqué du 02-04-19.

PRO WINKO TOISON D'OR

À l'aube des années 2000, des promoteurs immobiliers jettent leur dévolu sur l'îlot d'habitations situé entre l'avenue de la Toison d'Or, la rue des Chevaliers et la rue des Drapiers. Ce site est compris dans une zone commerciale de la commune d'Ixelles qui peine à attirer de nouveaux habitants sur son territoire. Il faudra 15 années de résistance acharnée des associations et des riverains pour qu'enfin cet îlot soit reconstruit.

En 2000, le promoteur « Heron City » (ou « Heron Plaza ») introduit une demande de permis d'urbanisme pour construire un complexe mixte de commerce et de loisirs de 38.040 m². Considérant l'importance de renforcer le logement dans cette zone à haut potentiel, l'ARAU, ainsi que les associations de défense du patrimoine, les associations de commerçants et de nombreux riverains s'y opposent. L'ARAU insiste également sur le maintien du parcellaire et des gabarits existants dans la zone. En outre, le projet ne respecte pas les dispositions des différents plans d'urbanisme de la région[1].

Le projet de la firme britannique est vivement critiqué lors des différentes commissions de concertation. Toutefois, deux visions de ville s'opposent : le projet de centre de loisirs d'Heron face à l'alternative de l'asbl « Quartier Louise » qui prône l'insertion d'un site rénové dans les îlots alentours[2].

Certains immeubles de la rue des Drapiers font l'objet de premières demandes bruxelloises de squat médiatisées par les militants du droit au logement. Un incendie volontaire dans le bâtiment coûte la vie à un des squatteurs tandis qu'un autre est grièvement brûlé. Le bâtiment appartient à l'îlot 24 sur lequel lorgne le promoteur immobilier.

Heron apprend de ses errements et parvient à s'attirer les bonnes grâces des commerçants et des comités de quartier en soumettant un deuxième projet en 2002. Nettement moins gourmand en espace et plus respectueux de l'environnement alentour, l'ARAU le juge « moins pire qu'avant » car il offre 61 logements. Gros bémol toutefois pour l'association : beaucoup trop de places de parkings[3].

Le projet du promoteur Pro Winko en cours de construction

Le projet est accepté par la commune (et la Région) et le propriétaire s'empresse de procéder aux démolitions nécessaires sur l'îlot concerné en 2004. Toutefois un an plus tard, le promoteur néerlandais ProWinko, spécialisé dans le commercial, rachète le terrain (vierge) à Heron Plaza, qui disparaît du dossier. En 2008, la commune d'Ixelles élabore un PPAS « Toison d'or » qui favorise l'implantation de locomotives commerciales au détriment de la mixité. L'ARAU plaide en commission de concertation pour une proportion minimale de logements de 33% sur le site. Il s'agit aussi de dénoncer un projet taillé sur mesure pour le promoteur qui prévoit la construction de 6.000 m² de commerces, 11.600 m² d'hôtel et fitness, 10.000 m² d'appartements et 10.000 m² de parkings et zones techniques. D'autres revendications, parmi lesquelles celles de gabarits plus modestes et la protection du patrimoine, sont également portées par les opposants au PPAS[4].

Entretemps, le terrain en friche depuis 2004 accueille une œuvre temporaire de l'artiste Arne Quinze, dont les installations démontées en 2009 laissent place à un amas de détritus et de reliquats des structures évènementielles. Les riverains, lassés par l'état d'abandon du terrain, contactent le milieu associatif, ce dont témoigne la publication d'un communiqué de presse commun de l'ARAU et de Place Louise[5].

Le projet final de la firme ProWinko passe en commission de concertation le 28 juin 2012. À cette occasion l'ARAU, le BRAL et IEB publient un communiqué de presse commun enjoignant « la commune d'Ixelles à renforcer l'offre de logements sociaux et à contribuer à l'effort collectif de lutte contre la congestion automobile et la pollution de l'air, conformément à la déclaration gouvernementale ». Les associations réclament 30% de logements sociaux et une réduction drastique du nombre de places de parking.

La pression du milieu associatif porte ses fruits. La commune d'Ixelles impose finalement des charges d'urbanisme sur le logement, forçant le promoteur TD Invest (filiale de ProWinko) à céder 15% de l'offre de logements à la commune afin que celle-ci puisse l'affecter à du logement public. Cet accord est une première en Région bruxelloise : les projets de logement n'étant jusqu'alors pas soumis aux charges d'urbanisme. L'îlot sera rapidement reconstruit, comblant cet espace resté en friche[6] pendant plus de huit ans.

1 ARAU : Communiqué de presse du 26-05-00.
2 *La Libre Belgique Immobilier* : Semaine du 23-10-00 au 27-10-00.
3 *Le Soir* : 31-05-02.
4 ARAU. Conférence de presse du 05-05-08.
5 ARAU : Communiqué de presse du 31-03-09.
6 Communiqué commun de l'ARAU, d'IEB et du BRAL, 21-03-13.

QUAI AUX BRIQUES 62

Le 62 Quai aux Briques est une petite maison bruxelloise du XVIIe siècle située dans le quartier de l'ancien port de la ville. Son architecture est le vestige représentatif d'une maison baroque d'avant les bombardements de 1695. La plupart des édifices du quartier ayant été transformés au XIXe siècle, il s'agit d'une trace unique et importante de l'histoire de Bruxelles[1].

L'ARAU s'intéresse pour la première fois à la maison en 1999. Les riverains subissent les nuisances d'un édifice abandonné depuis quelques années et dont l'état de délabrement implique une dégradation visuelle, un effet d'insalubrité... Le Comité de Défense de Bruxelles-Centre attire l'attention de l'ARAU qui insère le bien dans sa liste des 29 chancres du Pentagone à restaurer dans le cadre de l'année culturelle « Bruxelles 2000 »[2].

Le bien est une première fois classé en 1993 mais l'arrêté de classement est déclaré illégal en 2002 par la Cour d'Appel qui estime qu'il n'y a pas de motivation conforme. Quelques mois plus tard, un incendie endommage les entrepôts d'époque situés à l'arrière du bâtiment. Les nouveaux propriétaires obtiennent le 23 septembre 2004 un permis d'urbanisme pour la réalisation de 6 appartements et d'un établissement HORECA au rez-de-chaussée.

Un nouvel arrêté de classement est promulgué en mai 2005, année choisie par l'ARAU pour faire le bilan des chancres identifiés en 1999. Les dégradations se sont poursuivies Quai aux Briques alors même que la moitié des chancres identifiés étaient résorbés ou en passe de l'être. L'ARAU se demande ce que font les propriétaires et la Ville de Bruxelles, responsables de la situation[3].

La Région réagit en 2006 en débloquant les fonds nécessaires aux travaux de conservation et de stabilité nécessaires à l'exécution du permis d'urbanisme délivré en 2004. Un an plus tard elle obtient en justice (avec le soutien de la Ville) l'exécution des travaux de stabilité. De grands panneaux sont alors placés sur le pourtour de l'édifice, donnant une piètre image de la ville.

En 2009, la Région entame une nouvelle procédure afin d'obtenir la réhabilitation de l'ensemble du bien. L'ARAU, dans un communiqué de presse, fustige l'attitude passive de la Ville et demande l'exécution du permis d'urbanisme. L'association estime que la Région et la Ville doivent, au besoin, se substituer au propriétaire défaillant et prendre des mesures d'urgence en vue de sauver le patrimoine collectif. L'association parle de « piraterie patrimoniale » et plaide l'urgence[4].

L'appel semble être entendu et des travaux de rénovation sont entamés quelques temps plus tard. En 2013 l'immeuble et les entrepôts sont remis en état. Quatre ans plus tard on peut constater que la façade de l'édifice est repeinte, mais aucun commerce à l'horizon toutefois[5]. La porte baroque et sa gravure ont été sauvées et l'identité du site préservée mais cela n'a été possible qu'après 20 ans d'une incessante pression de l'association et des habitants voisins.

Le 62 du quai aux Briques dans les années 1970
Source : Bruciel

1 Patrimoine Monumental de la Belgique, Bruxelles / Pentagone 1A, Pierre Mardaga Ed. p.205.

2 ARAU, Conférence de Presse du 14-07-99.

3 ARAU, Conférence de Presse du 11-07-05.

4 ARAU, Communiqué de presse du 04-12-09.

5 Prises de vue Google Maps, juillet 2013 et mai 2017.

QUARTIER BOTANIQUE

En 1976, en passant dans le quartier Botanique, on aperçoit nombre de slogans aux façades des habitations : « Non aux expulsions ! », « Oui à l'amélioration des maisons » ; « Halte aux promoteurs ! ». Peu de temps après les expropriations massives au Quartier Nord, c'est le quartier Botanique qui est directement menacé par un projet immobilier d'envergure impliquant expulsions et destructions. Quelques habitants, soutenus par l'ARAU, luttent afin d'éviter que l'histoire ne se répète.

Situé entre les restes du Quartier Nord et le flambant neuf hôtel Hyatt, c'est un quartier populaire recensant un bon millier d'habitants en quelques rues. Il est délimité par le Jardin Botanique, la rue Saint-François et la rue du Botanique. La composition sociologique du quartier indique une présence majoritaire de locataires précarisés parmi lesquels beaucoup d'immigrés et de retraités.

Flairant le bon coup, un promoteur immobilier (AXARI) crée un prête-nom (PAGES[1]) qui rachète des dizaines de maisons dans le quartier au début des années 70. L'objectif ? Raser les propriétés pour faire surgir du sol un complexe futuriste et rentable, habitats de standing et bureaux. En quelques mois, près de 50% des logements sont rachetés.

Un groupe d'habitants prend conscience du danger pour le quartier et forme le « Comité Botanique », un groupe d'action qui se fait le relais des habitants du quartier. Peu à peu les habitants alertent la commune de Saint-Josse, l'État et le milieu associatif. L'ARAU s'engage rapidement à fournir de l'aide au comité et met ses ressources techniques au service de la cause.

En 1975, le comité de quartier et l'ARAU présentent un projet de PPA qui propose une rénovation des logements anciens en différentes phases et le renforcement des espaces verts au sein des îlots d'habitation. Ce rude contrecoup pour la société immobilière est accentué par le soutien apporté par la commune à l'option du comité d'habitants : le projet est approuvé à l'unanimité au conseil communal[2] !

Le promoteur abat ses dernières cartes en suggérant cinq nouvelles options de PPA et en proposant de démolir petit à petit. L'argument principal est l'impossibilité et le manque de rentabilité de la rénovation de logements anciens. Pendant deux ans la commune subit les pressions du milieu immobilier sans pour autant renoncer à soutenir le projet des habitants[3].

Le 7 octobre 1977, le Comité de Défense des Quartiers du Botanique annonce dans un communiqué de presse que le conseil communal s'est engagé à approuver définitivement[4] le PPA élaboré conjointement avec l'ARAU et les élus communaux. Pour la première fois à Bruxelles, le rapport de force change : les intérêts des habitants priment sur ceux des promoteurs[5].

Toutefois la partie n'est pas encore tout à fait gagnée. En effet après avoir gagné à la commune les habitants doivent à présent lutter contre l'État belge. Le promoteur s'engage à vendre toutes les maisons en sa possession

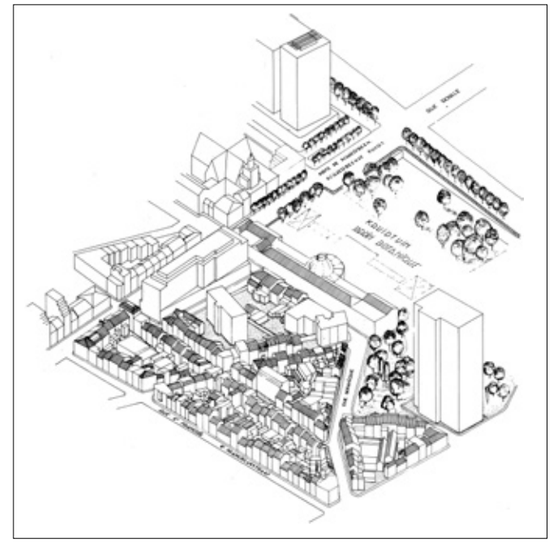
à l'Agglomération de Bruxelles, à charge pour cette dernière de mener à bien les rénovations. L'opération n'attendait plus que le blanc-seing du Ministre de l'Intérieur. Celui-ci refuse et signe un arrêt d'annulation, invoquant des «conditions financières inacceptables».

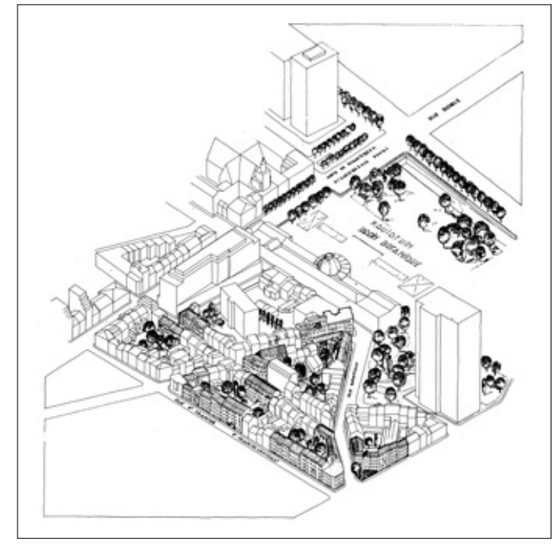
Pour l'ARAU, une telle attitude est irresponsable et revient non seulement à pénaliser un quartier populaire mais elle constitue une atteinte à la volonté des responsables de l'Agglomération de Bruxelles. L'étude de l'Agglomération de Bruxelles indique en effet que certaines maisons présentent des risques d'effondrement et d'autres ont un besoin urgent de rénovation avant le prochain hiver. L'ARAU regrette que le droit au logement n'existe pas[6].

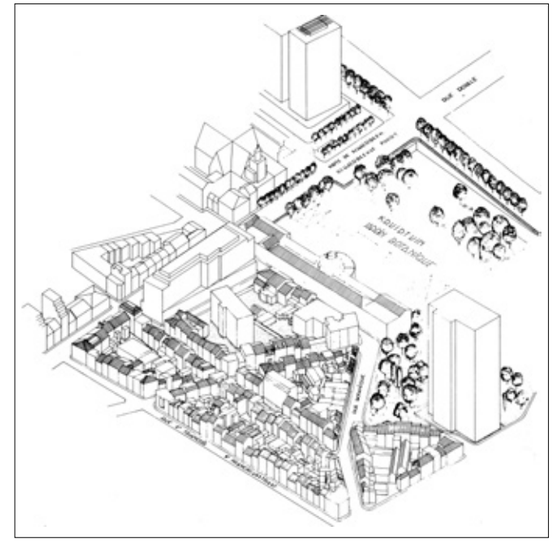
Sous la conduite de l'Agglo, les rénovations commencent enfin en juillet 1979 (opération Saint-François). Celles-ci sont lentes car elles vont à nouveau se heurter aux pouvoirs publics. La commune ayant repris la main, c'est la Ministre des Affaires Bruxelloises qui bloque les budgets et ralentit la bonne marche du processus de rénovation[7].

Peu à peu cependant les rénovations se font et le quartier parvient à garder ses habitants et son aspect populaire. Il a peu changé jusqu'à nos jours. Le Comité Botanique reste toutefois vigilant et garde un œil sur tous les projets. L'action des habitants, de l'ARAU et de l'Agglo a permis la sauvegarde de tout un quartier et crée un précédent pour les luttes à venir.

1 Patrimoine et Gestion.
2 ARAU. Conférence de Presse du 21-10-75.
3 *Hebdo* – 14-12-76. Archives de l'ARAU.
4 Ce sera fait en date du 26-10-77.
5 Comité de Défense des Quartiers du Botanique. Communiqué de presse du 07-10-77.
6 ARAU. Conférence de presse du 22-09-78.
7 Lettre du Comité de Quartier Botanique à l'ARAU datée de juin 1980.







Dessins en vue axonométrique du quartier Botanique

QUARTIER DU MARAIS

À partir du cas isolé de l'extension du Lycée Gatti de Gamont, l'ARAU est rapidement amené à produire une critique constructive sur de nombreux projets à l'étude ou en discussions dans un périmètre plus étendu. L'association en vient à produire, en 1976, deux cartes et une vision urbanistique pour l'ensemble du Quartier du Marais[1].

De quoi parle-ton ? Le quartier du « Marais » est un espace urbain du pentagone situé entre la rue Neuve, le Boulevard Pachéco, le Boulevard du Jardin Botanique et la rue du Fossé aux Loups. Il s'étend sur environ 21 hectares. De tout temps habité et pourvu d'un tissu urbain serré propre aux villes européennes, sa configuration change complètement dans la deuxième partie du XXe siècle.

Le logement en a pratiquement été chassé par la multiplication des bureaux. Toutefois, le quartier comporte un ensemble important de 204 logements sociaux à front de la rue du Meiboom.

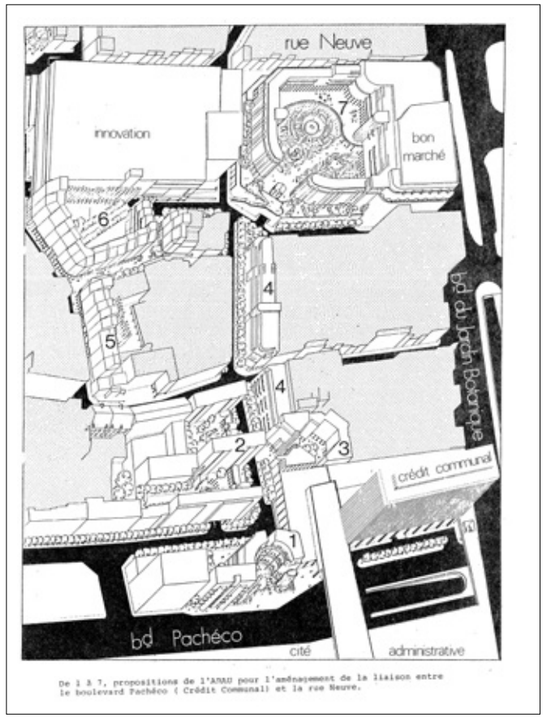
L'implication initiale de l'ARAU dans ce dossier tient au projet d'extension du Lycée Gatti de Gamont, situé rue du Marais. L'État, avec l'accord de la Ville de Bruxelles, rachète deux maisons de maître et entend les détruire pour permettre d'agrandir les locaux du lycée. Qui plus est, le projet prévoit l'urbanisation d'un espace vert, l'un des derniers du quartier.

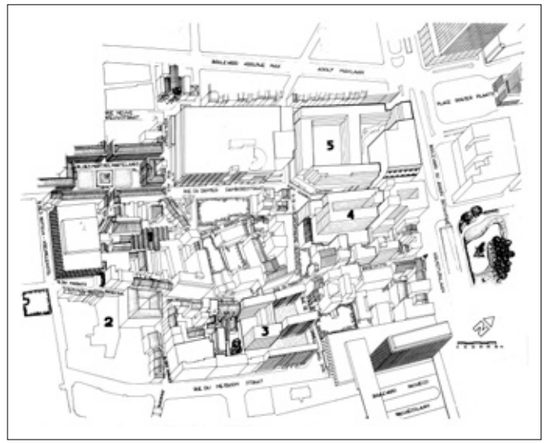
Ce projet est inacceptable pour l'ARAU car les procédures d'urbanisme n'ont pas été respectées. Les travaux ont débuté avant l'obtention du permis d'urbanisme, ce qui conduit l'association à rappeler qu'aucun organisme ne peut se situer au-dessus des lois et bâtir sans tenir compte des différents plans, lois et règlements qui régissent l'urbanisme à Bruxelles.

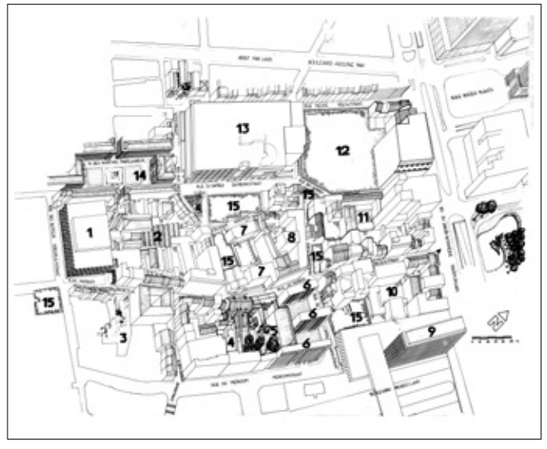
D'un point de vue technique, l'ARAU conteste les plans d'extensions qui prévoient l'érection de petits pavillons séparés au lieu de respecter les alignements anciens propres aux centres des villes européennes. Après moult atermoiements l'administration se range du côté de l'ARAU et revoit le projet en tenant compte des remarques de l'association.

Profitant de la lumière portée sur le quartier, l'ARAU soumet à la presse et à l'opinion publique une étude de cas consacrée aux zones adjacentes à la rue du Marais. Les objectifs poursuivis par la démarche visent d'une part à « exiger que tous les projets d'exploitation ou de création de bureaux, hôpitaux, services soient refusés et que leurs implantations soient envisagées dans des quartiers prévus à cet effet » et d'autre part à « demander avec insistance la création d'une commission de concertation chargée d'élaborer un programme d'aménagement du quartier du Marais ».

L'ARAU publie également deux cartes du quartier[2] reprenant les différents sites visés par des projets contestés ainsi que ceux proposés par l'association pour restructurer les îlots et favoriser la création de logements dans ce quartier central de la ville.







Plans d'aménagement du quartier du Marais

L'évolution du quartier dans les trente années qui ont suivi fut marquée notamment par les combats autour de la place des Martyrs, pour la sauvegarde de cet ensemble néo-classique. Plus récemment, le quartier subit les pressions du projet d'extension de la HUB qui cherche à s'étendre à partir de son campus de la rue Montagne aux Herbes Potagères[3]. Un projet de l'Université Saint-Louis vise également à créer des logements étudiants dans une optique beaucoup plus urbaine.

1 ARAU. Conférence de presse du 10-03-76.

2 ARAU. Archives. Carte pour le quartier du Marais.

3 ARAU. Communiqué de presse du 25-04-13.

QUARTIER JACQMAIN

Depuis les grands travaux de création des voiries urbaines suivant le voûtement de la Senne, les boulevards Jacqmain et Adolphe Max sont les principales voies d'accès reliant le nord de la ville à l'hypercentre. Le percement du boulevard Jacqmain ne s'accompagne pas d'une rénovation des îlots alentour qui constituent un tissu urbain de petites rues fermant des îlots très densifiés. Au XIXe siècle, le quartier se densifie davantage encore et s'anime avec l'érection de théâtres et de cinémas (notamment le fameux théâtre de l'Alhambra).

Peu après la Seconde Guerre Mondiale, le quartier connaît un déclin dû entre autres à l'exode urbain et à la dégradation des logements. Dans les années 70, la destruction du théâtre de l'Alhambra (1974) préfigure la prolifération des chancres. La mise en place d'un viaduc métallique sur le boulevard Jacqmain achève de dégrader la qualité de vie dans un quartier déjà dépourvu d'espaces verts et d'équipements publics.

Peu à peu les habitants du quartier se groupent afin de dénoncer son état d'abandon et mènent des actions comme la restauration de certaines façades par des peintures murales décoratives[1]. En 1977, l'ARAU s'empare du constat et tire la sonnette d'alarme. Deux jeunes architectes, Jean-François Lejeune et Marie-Thérèse Manchotte, sont chargés d'identifier les problèmes et la structure détaillée du quartier afin de proposer les solutions qui conviendraient pour revitaliser la zone.

Les résultats sont publiés en conférence de presse en janvier 1978. L'étude porte sur une zone urbaine de 5 hectares délimitée par le Boulevard d'Anvers, la rue des Hirondelles, la boulevard Jacqmain et la rue de Laeken. Le constat révèle une très forte densité avec 1.100 habitants et un espace amputé de 18% par des chancres et des terrains vidés utilisés comme parkings. Les responsables ? Pour l'ARAU, aucun doute, la responsabilité incombe à la Ville de Bruxelles[2], qui mène une politique de pourrissement du quartier portée par des projets d'extension du quartier Nord dans le pentagone[3].

Le projet de l'ARAU comprend la reconstruction sur les terrains vidés et une réhabilitation des espaces et des équipements publics (boulevard Jacqmain, complexe de loisirs, espaces verts, piscine…) ainsi qu'un renforcement de la fonction « logement » dans le quartier. Largement diffusées dans la presse, les propositions de l'ARAU mettent la lumière sur un quartier jusque-là oublié.

La reconstruction des lieux prend du temps et nécessite la vigilance du milieu associatif. L'ARAU intervient en 1983 pour demander la reconstruction de l'îlot de l'Alhambra, l'un de ces terrains laissés à l'abandon et squattés par les voitures[4]. L'îlot sera finalement reconstruit en immeuble de bureaux avec des appartements et un parking souterrain.

Une autre partie du quartier est mise sous les projecteurs en 1990 : l'entrée nord du boulevard Jacqmain. Les deux îlots refermant le boulevard sont dans un état de semi-abandon car ils attisent les convoitises des promoteurs. Un premier projet de deux immeubles de bureaux de 24m de hauteur est vertement critiqué par les comités d'habitants qui demandent un renfor-

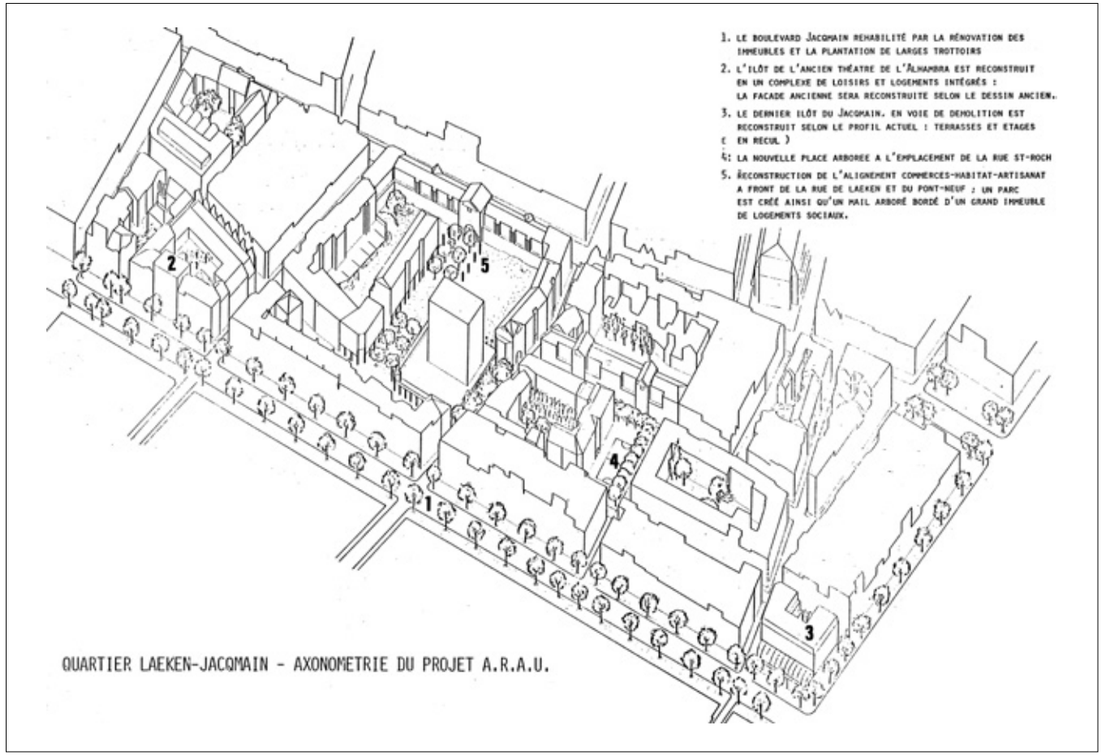
cement du logement et le respect des gabarits du boulevard Jacqmain. Un autre projet de bâtiment-pont sur le boulevard ne fait quant à lui même pas l'objet d'une demande de permis[5].

L'ARAU, en concertation avec les comités d'habitants, publie un projet pour l'érection de deux immeubles de logement à angles arrondis dans le style des années 30[6]. Las ! Les immeubles se dégradent et en 1999, la Ville finit par autoriser les propriétaires à raser les bâtiments qui restaient encore debout à l'entrée du boulevard et permet l'érection de grands panneaux publicitaires au pourtour de ces îlots.

En 2004, le promoteur Banimmo soumet un projet de construction de deux immeubles de logements et d'une tour de bureaux (celle-ci étant située en entrée de Boulevard, côté Laeken). Le projet est rapidement décrié par les comités d'habitants[7] et les associations pour les gabarits et le format de l'immeuble-tour (58 mètres de hauteur). L'ARAU soumet une alternative s'intégrant mieux dans le tissu urbain, et si possible avec plus de logement et moins de bureaux[8].

Deux ans plus tard, le promoteur fait marche arrière et soumet un ultime projet respectant les alignements et proposant du logement en zone administrative. Les trois îlots du boulevard d'Anvers (encadrant le boulevard Jacqmain et la rue du Pélican) comprennent finalement du logement et respectent les gabarits[9]. Toutefois il semblerait que l'on ait célébré la victoire un peu trop vite car en 2008, alors que deux des trois immeubles sont déjà construits, l'ARAU remarque une infraction flagrante au permis délivré, l'un des immeubles à appartements étant en réalité utilisé comme bureaux[10] !

Parallèlement à l'histoire problématique relatée ci-dessus, le boulevard et le quartier se sont lentement rénovés. La construction du Théâtre national (auparavant situé dans le centre Rogier) apporte une certaine animation. Divers projets de rénovation sont menés à bien à la rue du Pont-Neuf et la Ville de Bruxelles entreprend en 1999 la rénovation de l'espace public avec les charges d'urbanisme dues pour la construction du siège de Fortis AG. Toutefois il reste encore beaucoup de travail pour ramener les habitants dans un quartier encore fragilisé par la présence de bureaux et celle de nombreux espaces bâtis abandonnés, voire de terrains vagues. Gageons que les rénovations futures prévues dans le sillage de la place de Brouckère (notamment celles à venir sur le boulevard Adolphe Max) permettent à tout un pan du Pentagone de retrouver l'animation de ces années où les habitants et les artistes avaient pignon sur boulevard.



QUARTIER LAEKEN-JACQMAIN - AXONOMETRIE DU PROJET A.R.A.U.

1 *Le Soir*. 09-04-76.
2 L'échevin des Travaux Publics, Mme du Roy de Blicqy, conteste la responsabilité de ses services tant par courrier (lettre à l'ARAU du 20-02-78) que dans la presse (*La Libre Belgique*, 01-02-78).
3 ARAU, Conférence de presse du 19-01-78.
4 ARAU. Conférence de presse du 26-01-83.
5 *La Lanterne*, 14-03-90.
6 ARAU. Conférence de presse du 13-03-90.
7 Comité Alhambra, ARAU, Bral, IEB. Conférence de presse du 23-03-05.
8 ARAU. Communiqué de presse du 04-11-04.
9 ARAU. Communiqué de presse du 05-07-06.
10 ARAU. Communiqué de presse du 28-07-08.

QUARTIER NORD

1972 —

Il s'agit sans nul doute d'un de ces grands dossiers urbanistiques qui ont façonné négativement l'image et la réalité de Bruxelles, une des plus flagrantes manifestations de bruxellisation. Symboliquement aussi puissant que la Jonction nord-midi ou la Cité Administrative, le dossier n'est pourtant pas un jalon emblématique de l'histoire de l'ARAU. Dans son livre *Vouloir et Dire la Ville*, René Schoonbrodt justifie cette position par l'existence de comités d'habitants qui «n'ont pas pu ou voulu porter leur action contre le plan du Quartier Nord et ses conséquences urbaines». Les thèmes dominant la contestation relayaient d'une part la crainte des expropriations et d'autre part une volonté d'assurer un relogement digne des habitants exclus[1] sans remettre fondamentalement en cause le projet lui-même.

L'objectif des transformations du Quartier Nord telles que planifiées par les architectes du Groupe Structure vise à la création d'un centre d'affaires international pour Bruxelles. Sur un espace de 53 hectares situé à l'ouest de la gare du Nord et dans la prolongation au sein du Pentagone jusqu'à la place de Brouckère, il est prévu de bâtir 58 immeubles-tours d'une hauteur moyenne de 100m, reliés entre eux par une dalle piétonne située à treize mètres de haut. Hormis les jalons posés par les Tours Philips et Grand-Poste, le lieu choisi pour commencer près de la gare est densément peuplé et constitué de nombreuses maisons ouvrières.

L'année 1972 marque l'irruption formelle de l'ARAU dans ce dossier. La première intervention se contente de rappeler le projet du promoteur Charles de Pauw[2] en y apportant quelques notes critiques. Rappelons qu'à l'époque le projet est soutenu par tout le monde, des pouvoirs publics (l'Etat et les communes) aux comités de quartier (qui militent pour un relogement digne des habitants expulsés).

Une collaboration avec l'association «Habitat humain» débouche sur une proposition concrète considérée comme un «compromis» par la presse de l'époque[3]. Celui-ci prévoit l'abandon de la dalle piétonnière et une nouvelle répartition des espaces réservés, d'une part au centre d'affaires et d'autre part à l'habitat et au commerce. L'ARAU sollicite également le maintien d'une partie de l'habitat car bon nombre de ces habitations peuvent prendre place parmi les nouvelles constructions[4].

Quelques mois après les premières critiques, l'ARAU et le Comité Nord publient une proposition pour une modification du projet tel que pensé par le Groupe Structure. Plans à l'appui, il est demandé de limiter les travaux d'infrastructure routière et de prévoir un avancement des travaux par phase en favorisant l'intégration du centre d'affaires dans la trame urbaine. L'ARAU demande également l'abandon de la dalle et de plus grands espaces verts[5].

La première tour de bureaux est mise en service en 1973. À moitié vide (les candidats locataires sont rares), des organismes de l'Etat viennent à la rescousse et louent le reste de la tour.

Une fois les habitations rasées, les milliers de personnes qui perdent leur logement ne se voient pas tous offrir une alternative, loin de là[6]. Beaucoup

Affiche pour la grève des loyers

d'entre eux se logent dans les quartiers populaires alentour. L'ARAU mène sans relâche des actions pour sauver ceux-ci des démolitions et des extensions éventuelles du quartier nord[7].

Dès la fin des années 70, la population constate la faillite du plan Manhattan et le désastre urbanistique qu'il a engendré. Seul un immense terrain vague réalisé avec les deniers publics s'offre aux citoyens après la dérobade des promoteurs plus intéressés par le quartier Belliard-Loi. Il faudra vingt ans pour y développer de nouveaux espaces de bureaux et y aménager des voiries moins autoroutières (le boulevard Albert II) sans arriver toutefois à réarrimer le quartier à son environnement urbain.

La gare du Nord est quant à elle appelée à devenir le «Centre de Communication Nord» (CCN) voulu par les pouvoirs publics. Au bâtiment construit dans les années 50 s'ajoute une extension contenant une immense salle des pas perdus et des bureaux. L'ARAU s'oppose à l'immensité du projet dès les prémices, en 1973 et demande un projet à taille humaine, moins coûteux, qui intègre l'arrivée plausible du futur TGV[8].

En 1988, un nouveau PPA entérine la révision du plan d'origine et configure les lieux tels que nous les connaissons aujourd'hui. De nouvelles constructions, essentiellement portées par les pouvoirs publics (Communauté Flamande, Belgacom, Office des étrangers...) débutent selon un nouveau deal discret qui comprend la «libération» du quartier européen. L'abandon définitif d'un terminal TGV à la Gare du Nord[9] plombe un peu plus l'attractivité d'un quartier qui peine à se relancer. Peu à peu les chancres sont comblés mais la cicatrice urbaine est encore vive cinquante ans après les débuts du Projet Manhattan (déficit de logements, immeubles-tours, insécurité...).

1 René Schoonbrodt, *Vouloir et Dire la Ville*, AAM Editions, 2007, pp 377-378.
2 Charles de Pauw (Compagnie De Promotion, Consortium Des Parkings)
3 *Le Soir*, 22-04-72.
4 ARAU. Conférence de presse du 21-04-72.
5 ARAU. Conférence de presse du 08-12-72.
6 Entre 1972 et 1975, de nouvelles barres de logement sont construites sur l'avenue de l'Héliport. En raison des prix des loyers et du retard de la construction, peu des expulsés trouvent à se loger dans ces nouveaux logements.
7 Voir les dossiers «Quartier Botanique» et «Quartier Jacqmain».
8 ARAU. Conférence de presse du 08-08-73.
9 Voir dossier TGV-Gare du Midi

RÉSIDENCE PALACE

Le vendredi 15 décembre 2000, une douzaine d'associations de protection du patrimoine et de comités d'habitants bruxellois[1] convoquent la presse au théâtre du Résidence Palace. L'intitulé de la rencontre: «La présidence belge de l'Union Européenne s'ouvre sur un scandale urbanistique». Cet évènement est le premier d'une saga longue de plus de dix ans. Les acteurs impliqués sont: l'Union Européenne, la Régie des Bâtiments de l'Etat fédéral, la Région de Bruxelles Capitale et les associations susmentionnées.

Le Résidence Palace est à l'origine un complexe d'appartements de luxe inauguré en 1927. Œuvre art déco de l'architecte Michel Polak, il est commandité par le fondateur du Crédit général hypothécaire et mobilier Lucien Kaisin. Prévu comme une ville dans la ville, l'imposant complexe de la rue de la Loi comprend, outre ses nombreux appartements de luxe, un restaurant, un théâtre, une piscine et des terrains de tennis. La décoration de ses parties communes est un remarquable exemple de l'architecture de son temps. Peu après la fin de la Seconde Guerre Mondiale, la plupart des appartements sont transformés en bureaux pour l'administration fédérale belge. Si le restaurant d'époque ne survivra pas aux différentes rénovations, le théâtre et la piscine entrent dans le nouveau millénaire en bon état. L'ARAU fait visiter le site pendant des années dans le cadre de ses visites guidées.

Afin de bien comprendre le dossier, il est nécessaire de procéder à une description spatiale du complexe. L'espace se divise en plusieurs blocs, dont trois vont retenir notre attention (A, C et E[3]). Le bloc A est aujourd'hui englobé dans le nouveau siège du Conseil Européen. Le bloc E est vendu par l'Etat en 2001 à la société LEX2000 qui y a aménagé des appartements de luxe.

C'est le bloc C qui fait l'objet de la conférence de presse de 2000. Dans le cadre de la présidence belge de l'Union Européenne en 2001, le gouvernement Verhofstadt entend y aménager un nouveau centre de presse. Le projet prévoit l'installation d'une salle de conférence dans le théâtre, annihilant de facto sa fonction publique[4].

Grâce à la pression des associations et au relais de quelques parlementaires, le permis d'urbanisme délivré en 2001 spécifie que «...le théâtre et la piscine restent définitivement ouverts au public et ce sans restriction»[5]. La Région Bruxelloise s'engage à poursuivre la Régie des Bâtiments de l'État en cas de non-respect de cette disposition. Le 22 avril 2004, les principaux éléments de rez-de-chaussée, du théâtre, de la piscine, et de leurs accès, ont été classés par la Région comme ensemble.

La piscine est fermée depuis 2002. L'exploitation du théâtre cesse en 2007. La Régie des Bâtiments invoque les chantiers que connaît le quartier pour justifier la fermeture au public de ces deux joyaux de l'art déco. Pour l'ARAU, cette décision ne se justifie pas dès lors qu'à l'achèvement des travaux sur les chantiers alentour, les lieux sont encore otages de l'État. Il s'agit plutôt d'une volonté de privatisation justifiée par des prétextes sécuritaires

liées à la présence des institutions européennes. Les lieux ne sont ouverts au public qu'à de rares occasions.

En 2013, le réaménagement prévu de l'esplanade externe du Résidence Palace, côté chaussée d'Etterbeek, fait l'objet d'une demande de permis. L'espace serait divisé entre une partie publique accessible et une autre « semi-publique » bardée de grilles. Un parking privé de 14 places est également projeté. L'ARAU dénonce une transformation destinée à restreindre l'accès du public sur le site. Une série de grilles et de contrôles permettant à tout moment de contrôler le passage piéton menant à la chaussée d'Etterbeek. Une nouvelle démonstration manifeste de la volonté d'enclaver et de privatiser le lieu[6].

Aujourd'hui, les équipements publics demeurent inaccessibles au public, en violation flagrante du permis délivré il y a presque vingt ans. La situation n'a fait qu'empirer, la piscine est vide et se dégrade et les lieux sont de plus en plus enclavés et inaccessibles. Une situation inacceptable qui jette le doute sur les capacités des pouvoirs publics bruxellois à exercer leurs propres compétences face à la Régie des Bâtiments de l'État.

La piscine du Résidence Palace
Source : ARAU

1 Les Archives d'Architecure Moderne (AAM); Association de Comités de Quartier Ucclois (ACQU); Association du Quartier Léopold (AQL); Atelier de Recherche et d'Actions Urbaines (ARAU); Brusselse Raad voor het Leefmilieu (BRAL); Comité de Défense de l'Altitude Cent (CODA); Comité de quartier Victoria-Roosevelt; Comité de quartier Voltaire; Groupe d'Animation du Quartier Nord-est (GAQ); IEB; Pétitions-Patrimoine (PP); Quartier Louise; Riverains Jourdan; Sauvegarde du Quartier Louise et Théâtre du Résidence Palace.

3 Les blocs B et D ont quant à eux été détruits pour permettre d'agrandir le bâtiment « Juste Lipse ».

4 Cette disposition ne sera heureusement pas présente dans le permis d'urbanisme.

5 Permis d'urbanisme, 2001.

6 ARAU. Communiqué de presse du 20-03-16.

RUE DE LA LOI

La rue de la Loi est sans conteste une rue stratégique pour Bruxelles. Sur son parcours on retrouve (entre autres) le Parlement Fédéral, la résidence officielle du Premier Ministre et de nombreuses représentations des institutions européennes. Autrefois rue bourgeoise encadrée par de nombreux hôtels de maître, elle subit à partir des années 1950 une transformation radicale.

L'accroissement de la circulation automobile et l'enterrement du tram (converti en métro lourd dans les années 1970) favorise la création d'un « axe rouge » de 4 bandes de circulation à sens unique. Le développement incontrôlé des zonings de bureaux conjugué à la fuite des habitants crée les conditions pour l'établissement d'un « zoning de bureaux » désert le soir et le week-end. L'ARAU lutte dès sa création pour empêcher ce mouvement et maintenir la fonction logement dans la rue de la Loi et par extension dans tout le « quartier européen ».

2009 —

En 2009, six associations bruxelloises publient un communiqué commun[1] en réaction au projet de rénovation pour la rue de la Loi[2]. Elles formulent plusieurs demandes parmi lesquels la concentration des bureaux de la Commission sur la rue de la Loi et la conversion des bureaux vides en logement abordables. Pour ce qui est de la mobilité, les associations signataires demande le passage d'un tram en surface et un moratoire sur la construction de parkings sur l'axe de la rue.

Le schéma directeur adopté en avril 2008 est menacé dès 2010 par le groupe Atenor qui envisage de remplacer l'hôtel Europa par un immeuble contenant 96% de bureaux (28.487 m²) et aucun logement. Une violation du schéma directeur dénoncée par l'ARAU qui demande à la commission de concertation de remettre un avis défavorable. D'autres considérations retenues par l'association comme le non-respect du maintien d'un cordon habité chaussée d'Etterbeek et l'absence du principe de durabilité et de réversibilité de l'immeuble projeté. Qui plus est, « les projets de PPAS en cours d'élaboration doivent inciter les administrations à la plus grande prudence quant à la délivrance de permis sur l'axe de la rue de la Loi.[3] »

En 2012, la Ville met à l'enquête publique un projet de Règlement Régional d'Urbanisme Zoné (RRUZ) se substituant au titre 1er du RRU pour la zone du Projet Urbain Loi (PUL). Ce plan illustre la volonté de la Région de déroger massivement au RRU qui a permis jusqu'à présent (tant bien que mal) le maintien de la trame historique du Quartier Léopold. L'ARAU commente le document avec une mise en garde contre l'idéologie de la « liberté architecturale » incarnée par un modèle international de tours (voir les villes du Golfe, de certains pays d'Asie et des Etats-Unis, e.a.) qui ne correspond pas aux traditions culturelles et architecturales européennes. L'association demande le report sine die de l'adoption du RRUZ ainsi que le maintien de la mixité fonctionnelle dans les plans à venir (PRDD, PRAS)[4].

Fin mars 2013, le gouvernement bruxellois publie la deuxième version du RRUZ. Cette nouvelle mouture diminue le nombre de tours (de 200.000 m² à 160.000 m²) et renforce la présence des espaces verts sur la rue de la Loi.

Pour l'ARAU, le nouveau plan n'est pas satisfaisant car plusieurs facteurs sont venus contredire les ambitions initiales :

- La Commission Européenne revoit ses besoins en surfaces de bureaux à la baisse.
- La Région s'est montrée impuissante à maîtriser les nuisances environnementales liées au trafic automobile.
- La vacance structurelle du Quartier Léopold signe l'acte de décès du PUL qui crée des effets d'annonce extrêmement négatifs : des promoteurs font exploser les gabarits et les superficies de leurs projets situés dans ou en lisière du PUL.

Pour toutes ces raisons, l'ARAU demande une remise en cause fondamentale du PUL et du RRUZ[5].

Très rapidement, les craintes de l'ARAU reçoivent confirmation avec deux projets de tours pour la rue de la Loi, à proximité de la Chaussée d'Etterbeek. L'association rappelle que ce sont les plans qui déterminent les projets et pas le contraire. Adopter le RRUZ sans étude d'incidences préalable est une mauvaise manière de fonctionner[6].
Tel est le motif pour lequel la Cour de Justice de l'Union Européenne rend un arrêt le 7 juin 2018 selon lequel le RRUZ doit faire l'objet d'une évaluation préalable des incidences en bonne et due forme. Le projet du gouvernement est annulé par le Conseil d'Etat en 2019.

Le projet de PAD Loi amené à prendre la relève du RRUZ est confectionné par la Région en 2018. L'ARAU craint une nouvelle version peu remaniée et plaide à nouveau pour une plus grande mixité fonctionnelle en respectant la trame orthogonale du quartier. De plus, la mobilité est le parent pauvre du nouveau plan car aucune mesure concrète n'est prise pour diminuer la pression automobile. Enfin l'association rappelle une nouvelle fois les enjeux des « transferts de bureaux » et particulièrement de ceux de la Commission Européenne[7].

De nombreuses transformations sont attendues dans le futur et les bruxellois risquent de voir une multiplication des tours à proximité du pentagone.

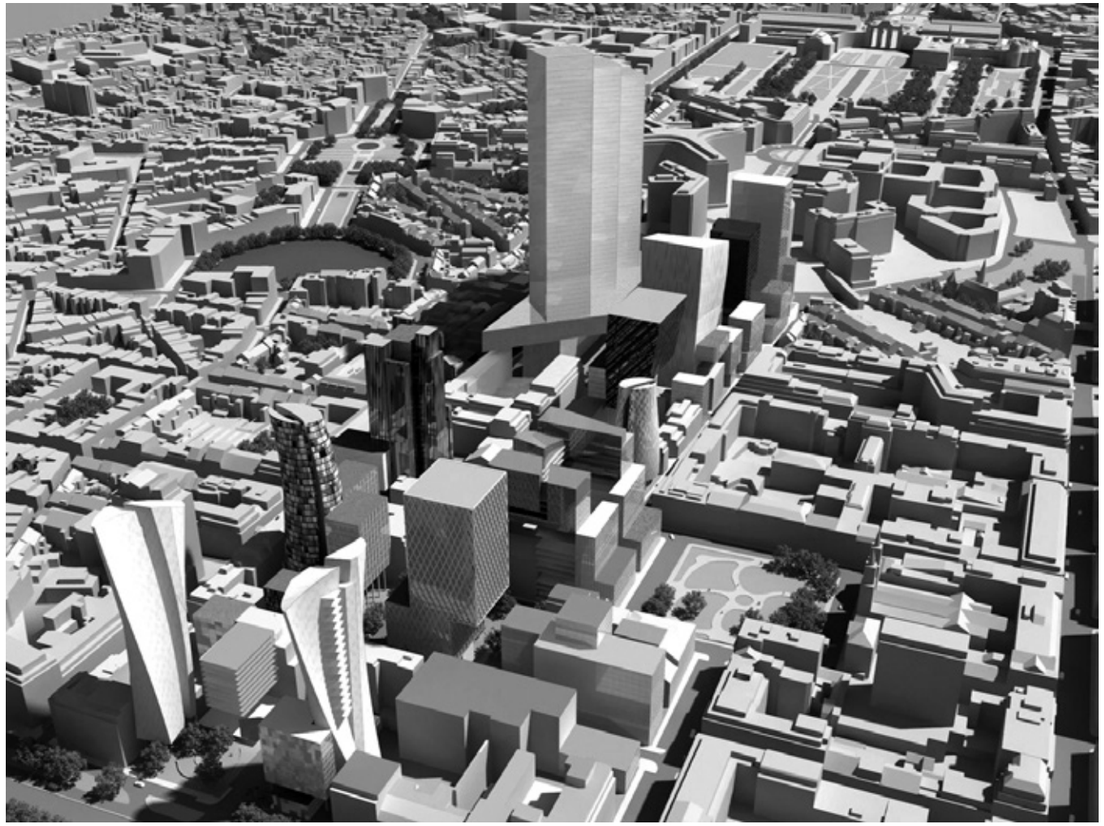


Image de synthèse du Projet Urbain Loi (PUL)
Source : atelier Christian de Portzamparc

1 IEB, ARAU, BRAL, AQL, Associations riverains Jourdan, GAQ. Communiqué de presse commun du 13-03-09.

2 Projet organisé par la RB et la Commission Européenne pour le réaménagement de la rue de la Loi à l'horizon 2025. Le lauréat est le bureau de Christian de Portzamparc qui prévoit une réduction des bandes de circulation et le passage d'un tram en surface.

3 ARAU. Communiqué de presse du 19-04-2010.

4 ARAU. Analyse du 18-04-2012.

5 ARAU. Communiqué de presse du 16-05-2013.

6 ARAU. Communiqué de presse du 17-06-2013.

7 ARAU. Avis dans le cadre de la consultation relative aux projets de PAD. 05-07-2018.

SABLON

1971 —

Charnière entre le bas et le haut de la ville, le quartier du Sablon n'a cessé de subir la pression de nombreux projets, tant immobiliers que liés à la mobilité. En matière immobilière citons l'extension de plusieurs sites de bureaux : la Banque de Bruxelles ; la Société du Crédit au Logement (SCL) ; la Régie des Télégraphes et des Téléphones (RTT) et le Ministère des Affaires étrangères. Deux de ces projets font l'objet de descriptions annexes[1], l'extension de la SCL et l'établissement des Affaires étrangères sur le site de la Caserne des Grenadiers.

Concernant la mobilité le pire a finalement pu être évité : la SCNB projetait, en effet, la réalisation d'une liaison ferroviaire entres les gares du Midi et Léopold en traversant le quartier du Sablon de part en part via la construction d'un viaduc et d'un tunnel. Urbicide et mégalomane, ce projet est rapidement abandonné face aux nombreuses contestations des associations relayées dans la presse. Une alternative est envisagée par les pouvoirs publics : une ligne de métro est-ouest qui doublerait le tronçon « Parc / Sainte-Catherine ». Cette option, coûteuse, n'a jamais franchi le stade des esquisses et des plans de réseau.

Toutes ces menaces mènent au rapprochement tactique entre l'ARAU et l'association Quartier des Arts, déjà active dans le périmètre concerné. Cette union aboutit à la création dès 1970 du *Groupe d'Action des Sablons*, destiné à lutter pour la préservation du logement, du patrimoine et du tissu urbain dans le quartier. Ces revendications sont entendues par le monde politique et un an plus tard est créé le *Comité des Sablons*.

Il s'agit d'un groupe informel créé et présidé par le Ministre des Travaux Publics. À celles de l'ARAU et QDA viennent peu à peu s'ajouter les voix des commerçants et de la Ligue Esthétique Belge. En tout, cinq années d'existence (entre 1971 et 1976) et un bilan convaincant : les projets de percements (métro et train) sont abandonnés et des accords sont trouvés pour tous les autres dossiers (excepté pour celui du Ministère des Affaires étrangères, qui prendra beaucoup plus de temps).

L'extension de la Banque de Bruxelles

La Banque de Bruxelles, dont les bureaux centraux sont situés dans le célèbre hôtel des Comtes de Flandre (l'édifice est actuellement occupé par la Cour des Comptes), prévoit au début des années 70 de réaliser une extension de ses surfaces de bureaux. Le choix des dirigeants est de maintenir son implantation dans le centre de Bruxelles plutôt que de viser un développement dans des lieux plus périphériques mais ce choix qui entretient la spéculation immobilière, précarise le quartier encore habité.

Le plan proposé prévoit l'érection de deux grands rectangles de bureaux modernes entre la Rue des Petits Carmes, la rue de la Régence et l'hôtel des Comtes de Flandre. Proposé et présenté dans la presse à l'été 1971[2], le projet des architectes J. Wybauw et A. Van Meulecom est établi en collaboration avec le Ministère des Travaux Publics. Le permis d'urbanisme introduit est pourtant rejeté par la Ville de Bruxelles fin septembre[3] à la suite des contestations des associations et de l'avis défavorable de la CRMS[4].

Le Comité des Sablons estime que le projet tel que pensé par le président de la Banque ne s'inscrit pas dans le cadre du quartier des Sablons. Toutefois, les membres sont disposés à discuter d'éventuelles alternatives et prônent une meilleure coordination entre les acteurs. La Banque de Bruxelles est résolue à accepter le refus de la Ville de Bruxelles : d'autres sites bruxellois sont étudiés pour l'implantation des bureaux appelés à accueillir 4000 personnes (Uccle, Quartier Nord) mais c'est finalement un projet moins gourmand, limité à la seule rue de la Régence, qui est choisi.

Cette nouvelle option, répondant un peu plus aux visions urbanistiques défendues par le Comité des Sablons, occupe moins d'espace et permet une préservation du logement situé à proximité du Petit Sablon[5]. Durant les mois qui suivent aucune avancée notable n'est cependant constatée dans le dossier.

Trois ans après l'introduction du permis, la commission et les dirigeants de la Banque concluent un accord pour une extension limitée le long de la rue de la Régence. L'aile ancienne, déjà occupée, est légèrement amputée pour faire place à un nouveau bâtiment moderne dont une aile est très rapidement achevée[6].

Coup de théâtre en 1975 : les banques de Bruxelles et Lambert fusionnent et deviennent la Banque Bruxelles Lambert (BBL). Le désengagement du site de la rue de la Régence s'amorce et l'hôtel du comte de Flandre est vendu à l'Etat qui décide d'y établir la Cour des Comptes. La direction générale de la banque s'installe avenue Marnix et de nouveaux bureaux verront le jour sur le Cours-Saint-Michel, à proximité de la station multimodale Mérode.

L'action conjuguée de l'ARAU et de Quartier des Arts, soutenus entre autres par les AAM et la Ligue esthétique Belge, a permis d'empêcher la défiguration d'un quartier historique de Bruxelles, maillon important entre le haut et le bas de la ville. Le cas de la Banque de Bruxelles illustre de manière exemplaire la volatilité des institutions financières comparées au temps long de la ville qui ne peut se soumettre aux logiques de la spéculation financière.

L'extension de la Régie des Télégraphes et des Téléphones (RTT)

Le complexe de la RTT est établi dans le triangle formé par les rues de la Paille, de Ruysbroeck et Lebeau, à l'arrière du Musée des Beaux-Arts et de la Bibliothèque Royale et avec une extrémité au Grand Sablon. Dès 1966, la RTT entend étendre ses bureaux et ses locaux techniques sur une parcelle supplémentaire située tant rue de Ruysbroeck (133m) que rue de la Paille (35m). La Régie entreprend l'achat des immeubles nécessaire à l'exécution de ce plan.

38

Dès l'année suivante, « Quartier des Arts » s'oppose au projet et des pourparlers entre les deux parties aboutissent le 18 janvier 1968 à un projet de développement limité à 24 mètres rue de Ruysbroeck au lieu des 133 mètres initiaux. Que va-t-il se passer dans les années qui suivent ? La Régie, propriétaire des maisons achetées dans la cadre de son projet initial, va laisser pourrir les immeubles[7].

Cette inaction permet à la RTT de réitérer ses velléités d'expansion quelques années plus tard. Au printemps 1974, la Régie des Bâtiments envisage de détruire les maisons dégradées de la rue de Ruysbroeck tant pour les extensions de la RTT que pour celles des Archives Générales du Royaume (AGR), situées de l'autre côté de la rue. Il faut noter que la rue de Ruysbroeck est l'une des dernières rues habitées de cette zone du centre-ville véritablement colonisée par les bureaux et les institutions publiques. Face à de telles menaces, l'ARAU et IEB se mobilisent et la presse relaie les revendications du milieu associatif : le sauvegarde de ces lieux privilégiés pour l'habitat, le maintien du tissu urbain et l'intégration dans la procédure de l'avis du Comité des Sablons[8].

Le 14 septembre 1974, l'ARAU mène une action symbolique dans les rues Sainte-Anne et de Ruysbroeck : ses membres décident de fermer les portes et les fenêtres des maisons laissées à l'abandon avec du plastique. C'est une manière de rendre visible et de protester contre le pourrissement « volontaire » des maisons par le propriétaire, de dénoncer la poursuite de la bruxellisation de la ville.

L'action bénéficie d'une large couverture médiatique[9] et le jour suivant la publication des articles, Paul Vanden Boeynants, Ministre des Affaires Bruxelloises, prend la décision formelle de ne pas autoriser les démolitions[10]. Au printemps suivant, l'ARAU publie différentes propositions d'extension de l'immeuble de la RTT, avec pour objectif principal la sauvegarde des immeubles anciens de la rue de la Paille. L'option retenant le plus de faveurs pour l'association est la fermeture de la rue de Ruysbroeck par une arche permettant l'extension des bureaux place de la Justice.

C'est finalement l'option retenue par le Comité des Sablons qui est mise en œuvre progressivement. L'action de l'ARAU et des associations partenaires du Comité des Sablons a permis le sauvetage des immeubles de la rue de la Paille et d'une partie de la rue de Ruysbroeck. Le projet de pont sur mail commercial est toujours visible aujourd'hui.

Histoire(s) sans fin de parking

La place du Sablon mérite mieux qu'un parking à ciel ouvert, un des derniers à Bruxelles. Envisagé à plusieurs reprises le réaménagement paysager de la place s'est toujours heurté à la véhémence des commerçants des alentours qui exigent le maintien du parking à air libre et refusent d'envisager les alternatives proches existantes (parking Poelaert, parking Albertine). Outre l'absurdité écologique que constituerait la démolition des bâtiments Proximus des rues Lebeau et de la Paille en vue de créer des appartements mais surtout de nombreux emplacements de parking en sous-sol cette opération constitue une nouvelle menace sur le quartier. Une pétition a été lancée à l'été 2019 contre le projet de démolition-reconstruction de l'immeuble.

Action de protestation menée par l'ARAU en 1974
Source : ARAU

1 Voir dossiers « Hôtel Wittouck » et « Casernes ».
2 *Le Soir*, 04-06-71 ; *Le Peuple*, 29-08-71.
3 *Le Soir*, 25-09-71.
4 *Le Soir*, 25-09-71.
5 *Le Soir*, 11-01-72.
6 *Le Soir*, 01-07-82.
7 *La Libre Belgique*, 7/8-09-74.
8 Articles dans *Le Soir* (17-09-74 ; *Het Laatse Nieuws* 17-09-74 ; *La Lanterne* 17-09-74 ; *La DH* 17-09-74...)
9 *LLB* 18-09-74.
10 ARAU. Conférence de presse du 25-03-75.

SAINT-GÉRY

Organisé autour de la halle du même nom, le quartier Saint-Géry connaît dans la deuxième moitié du vingtième siècle une transformation symptomatique de l'absence de vision des autorités publiques : quartier délaissé par les pouvoirs publics, il a fallu plus de 25 ans pour sauver les Halles et reconstruire du logement et il est aujourd'hui devenu l'un des lieux les plus branchés de la capitale. Les habitants ont été impactés tout au long de l'évolution urbaine du site, eux qui créèrent un comité de quartier très actif pour la défense du droit à vivre dans le quartier.

Dans les années 1970, le quartier Saint-Géry est bien différent de ce que l'on peut constater aujourd'hui. Situé à un jet de pierres de la Bourse, il souffre alors comme le reste des quartiers centraux du déclin urbain lié à l'essor du modèle « périphérique »[1]. Le projet de Mini-Ring[2] renforce la spéculation et le logement se dégrade visiblement. La fermeture des Halles en 1973 porte un coup dur à un quartier en pleine déshérence.

En 1974, la Ville de Bruxelles, envisageant des travaux de rénovation du quartier, projette d'abattre le bâtiment afin d'y réaliser un square. Face à ce qu'il dénonce comme un risque potentiel de « sablonisation », l'ARAU s'oppose à la démolition et propose de rétablir la fonction commerciale des lieux et d'en faire un jardin d'hiver[3].

Les Halles sont finalement sauvées de la démolition et classées le 21 janvier 1987. Un projet de galerie commerçante de luxe lancé en 1989 échoue rapidement et ce coup d'arrêt symptomatique d'une rénovation manifestement en panne pousse les habitants à se regrouper en comité de quartier le 5 septembre 1990. Un an plus tard, l'ARAU organise une conférence de presse où il fait part de sa conviction en la possibilité d'une réanimation commerciale du site.

Ce n'est qu'en 1998 qu'une solution d'affectation pérenne semble se dégager : l'asbl « Patrimoine et Culture » est fondée afin de faire des Halles un centre de promotion du patrimoine. L'association investit les lieux en avril 1999 et gère depuis lors un centre d'informations, d'exposition et d'événements sous l'égide de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'îlot dit, de la « Banane », situé entre les Halles et la rue Van Artevelde, reste à l'abandon plus de 19 ans ! Exproprié par la Ville de Bruxelles en 1983, il a fallu de nombreux rebondissements pour qu'un immeuble à appartements y soit finalement construit en 2002. L'îlot Saint-Géry quant à lui, reste désert depuis 1979, date à laquelle la Ville prend la décision de rénover l'église et le couvent attenant. Après avoir subi l'incendie des Riches Claires en 1985, la restauration de l'église débute six ans plus tard et celle du couvent attendra 2008.

La situation dans laquelle se trouve le quartier Saint-Géry au début des années 2010 reflète le manque de contrôle des pouvoirs publics sur son développement et une gestion pour le moins hasardeuse.

En 2011[4], le Comité de Quartier Saint-Géry, l'ARAU et IEB tirent la sonnette d'alarme : le phénomène des nuisances sonores ne cesse de s'amplifier. Ce n'est pourtant pas un problème récent : en 1997 déjà, Pierre Delhez, à l'époque membre du comité de quartier, s'inquiétait de l'animation nocturne excessive et incontrôlée du quartier[5].

Les habitants dénoncent le caractère monofonctionnel des commerces entièrement dédiés au secteur Horeca. Année après année, les habitants constatent l'installation de nouveaux établissements Horeca en lieu et place d'autres types de commerces (magasins d'alimentation, textile, etc.). Les nuisances sont non seulement sonores mais aussi spatiales : envahissement de l'espace public par les terrasses, problèmes d'insécurité, bruit…

Face à cette situation, l'ARAU réclame des autorités qu'elles protègent le droit des habitants en prenant des arrêtés de fermeture à l'encontre des établissements violant les normes environnementales en matière de bruit ou les réglementations en urbanisme.

En l'absence de mesures efficaces de contrôle des nuisances par la Ville, la situation ne s'améliore pas pour les habitants : le piétonnier renforce le caractère événementiel du centre-ville et la présence des gens dans la rue (au lieu de cantonner les fêtards à l'intérieur des établissements), ce qui continue à dégrader les conditions de vie des habitants. Aujourd'hui encore les nombreux bars situés sur la place ne désemplissent pas avant les petites heures de la matinée. En mars 2018, le Comité de Quartier Saint-Géry publie un film documentaire qui pointe une nouvelle fois la problématique des nuisances nocturnes.[6]

Photo : Marc Detiffe

1 Périurbanisation, boom de l'automobile, centres commerciaux de banlieue, désaffection de nombreux bâtiments etc.

2 Voir dossier *Carrefour de l'Europe*.

3 ARAU. Conférence de presse du 25-01-79.

4 ARAU. Communiqué du 06-12-11.

5 *Le Soir*, 19-08-97.

6 *Nuit et jour à Saint-Géry* - Film d'Atelier (Ateliers Urbains #13) – 42' du Comité de Quartier Saint-Géry accompagné par Maud Girault (cinéaste) ; Centre Vidéo de Bruxelles et BX1.

TGV – GARE DU MIDI

1987 – 1995

L'arrivée du TGV français dans la capitale bruxelloise pose un certain nombre de problèmes aux autorités publiques et à la SNCB. Il faut choisir un emplacement pour installer le terminal TGV (gare du Midi, gare du Nord, ou un autre lieu) car il est rapidement tenu pour acquis que le nouveau type de train ne marquera qu'une seule fois l'arrêt dans la capitale. Un réseau en étoile est imaginé dès les années 1970 avec Bruxelles comme nœud entre Cologne, Paris et Amsterdam. Une telle organisation implique de trouver une solution au passage de ces nouveaux trains dans une jonction Nord-Midi déjà bien encombrée.

À une époque où le tissu urbain est encore largement malmené par les doctrines dérivées de la Charte d'Athènes, un projet du Ministère des Communications prévoit la construction d'une nouvelle ligne de train entre la gare du Midi et la gare du Luxembourg en éventrant la ville par des viaducs et des tunnels. L'ARAU et le CGAM s'insurgent et les propositions restent dans les cartons. L'argumentaire de la SNCB se base sur la nécessité de délester la Jonction Nord-Midi afin de faire passer le TGV[1].

Quelques quinze années plus tard, le développement du TGV en France pousse le département d'architecture du groupe SNCB à penser les aménagements d'un nouveau terminal ferroviaire. Les réflexions s'intensifient à la fin de la décennie 1980 lorsque les architectes publient les premiers plans. Parmi ceux-ci, la proposition de l'ARAU se distingue de celles des autres groupes par le choix du lieu amené à accueillir un terminal flambant neuf : la Bourse ! Le plan présenté à la presse, conçu en collaboration avec des techniciens compétents, suggère de faire passer le TGV par le tunnel pré-métro exploité par le tram et de remettre ce dernier en surface. La proposition récolte les quolibets de la presse et ne parvient pas à convaincre les décideurs politiques[2].

La SNCB opte pour l'installation du TGV sur le site du Midi. Financièrement en difficulté, la société prend une décision lourde de conséquences pour le futur du quartier tout entier : elle prend à son compte non seulement la construction du terminal mais également les activités périphériques à la station (bureaux, commerces...)[3].

L'étude d'impact relative à cette installation est confiée au groupe STRATEC qui rend ses conclusions en décembre 1989. Le rapport confirme le choix de la SNCB d'opter pour la gare du Midi plutôt que celle du Nord (trop petite et nécessitant le recours à la jonction).

Anticipant les répercussions de ce choix sur les îlots de logements populaires situés autour de la gare du Midi, l'ARAU critique cette décision en expliquant que le choix de la station nord déjà entourée de quartiers tertiaires eut été plus judicieux. Craignant des expropriations massives et l'installation de bureaux et d'hôtels de luxe, l'association plaide pour un débat général sur l'avenir du quartier du Midi dans lesquels tous les acteurs (et notamment les comités d'habitants) auraient leur mot à dire[4,5].

Le nouveau gouvernement régional bruxellois[6] demande à une poignée d'architectes groupés autour de Jean De Salle et Christian Frisque de formuler un schéma directeur pour le quartier midi et l'installation du terminal du côté de la rue de France. Audacieux, le résultat final qui est rendu public le 25 mars 1991 prend le parti d'une mixité des fonctions et entend créer une véritable porte de ville en reliant les deux côtés des voies de chemin de fer au moyen d'un grand édifice central. Le plan vise à limiter la circulation dans le nouveau quartier et à contrer la pression immobilière par des plans d'ensemble contraignants[7].

Suite à des changements de propriétaires des terrains autour de la gare (notamment l'îlot de l'ancienne usine Côte d'Or), la SNCB collabore avec les entreprises de construction pour étendre la gare du Midi. Elle obtient les premiers permis d'urbanisme en octobre 1991 du côté de la rue de France. Les expropriations et les travaux débutent...

Le schéma ultérieur de développement de la zone Midi prévoit les expropriations massives de nombreux îlots d'habitations situés aux abords de la gare. L'ARAU, IEB et plusieurs comités de quartiers[8] s'opposent fermement à ce mégaprojet urbanistique. Les conditions de vie des habitants interpellent particulièrement les associations alors que le schéma le plus optimiste table sur l'expropriation de 1500 personnes. Les associations réclament « la mise en place d'une structure opérationnelle de gestion de la dimension sociale et l'adoption de PPA conformes au Plan de Secteur et donnant force obligatoire au Schéma de Développement tel qu'il aura été amendé »[9].

Chantiers aux abords de la gare du Midi
Source : ARAU

Le quartier du Midi ne se relèvera jamais vraiment des transformations massives générées dans le sillage de l'installation du nouveau terminal. De nombreux îlots anciens sont rasés pour faire place à des nouveaux édifices modernes d'hôtels et de bureaux (et ce des deux côtés des voies de chemin de fer sur les communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht). L'ARAU s'oppose à la destruction des îlots du côté de l'avenue Fonsny, sans succès, et ce malgré des positions formelles favorables du Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale.[10]

En conclusion, reprenons un passage de l'article de Pierre Loze paru dans la revue *Architecture*[11]: «La SNCB, la Région de Bruxelles-Capitale, les communes, les groupes de pression et les promoteurs se sont affrontés sur cette question [de l'implantation d'une gare TGV] dans un débat long et feutré [...] sans réussir à s'accorder.» Le résultat final est une forme de compromis qui ne s'insère pas dans un plan d'ensemble qui aurait pu permettre de revitaliser le quartier.

La commune de Saint-Gilles et la Région, longtemps dirigées par le même homme, Charles Picqué, ont cru que le TGV serait propice au développement d'un pôle tertiaire supplémentaire à Bruxelles, tourné vers la fonction internationale. Cet espoir ne s'est jamais concrétisé mais les quartiers populaires et leurs habitants ont été durement malmenés[12].

1 R.Schoonbrodt, *Vouloir et Dire la ville*, AAM Editions, 2007.
2 ARAU: Conférence du 13-08-87. Projet de Jean-Claude Favresse.
3 Joris Sleebus, «Le terminal TGV à la gare du Midi, un train de Troie», *Cahiers de la Fonderie*, 1998, pp. 51-60.
4 ARAU. Conférence de Presse du 18-01-90.
5 Quelques jours plus tard, le 06-02-90, IEB formule à son tour quelques critiques sur l'étude STRATEC et recommande, comme l'ARAU, de mesurer les impacts sur les alentours d'un terminal TGV. IEB propose un aménagement léger des deux principales gares de la ville au lieu d'opter pour un seul terminal massif.
6 La Région de Bruxelles-Capitale est une entité fédérée créée en 1989.
7 Joris Sleebus, *Le terminal TGV à la gare du Midi, un train de Troie*, Cahiers de la Fonderie, 1998, pp. 51-60.
8 Comité de Défense de Saint-Gilles, Comité de Quartier de Cureghem, Comité de Défense du quartier Saint-Denis, Comité Général d'Action des Marolles.
9 ARAU, IEB et Comités de Quartiers: Conférence de Presse.
10 ARAU et le Ministre-Président Charles Picqué. Communiqué de Presse commun du 07-07-08.
11 Pierre LOZE, «La nouvelle gare TGV à Bruxelles-Midi», *Architecture*, février-mars 1995, pp.60-65.
12 Lire à cet égard le récit du militant Gwenaël Breës: *Urbanisme et bout de ficelle.*

TOUR ATENOR

Plusieurs noms sont utilisés pour faire référence à ce projet immobilier situé sur un terrain compris entre le quai de Willebroek, la place des Armateurs et le quai des Péniches. On parle de tour Atenor (si l'on fait référence au promoteur), de «projet Premium» puis de projet «Up-Site». Le dossier se joue en deux temps: une première demande de permis concerne les démolitions (entre autres) des anciens entrepôts de la firme Delhaize et le creusement de profondes fondations. Dans un second temps, il s'agit de construire sur le site 48.654 m² de logements, 1.643 m² de commerces et 30.000 m² de bureaux.

En 2007, le promoteur immobilier Atenor, spécialisé dans la construction de bureaux, introduit une demande de permis provisoire afin de raser un îlot du nord de Bruxelles, à proximité du canal. Outre quelques logements, c'est surtout la présence des anciens entrepôts Delhaize, décorés par 22 sgraffites attribués à Paul Cauchie, qui attire l'attention des associations de protection du patrimoine. L'ARAU et Pétitions-Patrimoine notamment regrettent que l'édifice ne soit pas protégé.

L'option «choisie» par le promoteur consiste à saucissonner le projet. Atenor entend remplacer les bâtiments détruits par des murs emboués[1], de profondes fondations et une verdurisation de l'espace. L'ARAU critique ce projet à trois reprises entre mai 2008 et janvier 2009: si la Ville accepte ce premier projet, il lui sera difficile de reculer pour la construction future de la tour. C'est le retour de l'urbanisme du fait accompli et une violation flagrante des mesures de publicité-concertation mises en place sous la pression du milieu associatif.

De plus, le plan proposé comporte plusieurs infractions aux différents règlements d'urbanisme. L'objet de la demande, un permis provisoire, n'a pas lieu d'être dans ce cas concret. L'ARAU rappelle qu'il est impossible de remettre les lieux en état après échéance comme le veut une telle demande de permis (puisque les bâtiments détruits ne peuvent être reconstruits). Qui plus est, attendre l'adoption définitive d'un PPAS sur mesure n'a pas de sens et illustre bien la volonté de mettre un pied dans la porte pour imposer le projet aux Bruxellois[2].

Le chantier de la tour Up-site
Source: Atenor

Le 19 mai 2009, la deuxième phase du projet (les constructions proprement dites) passe en commission de concertation. Cette phase prévoit, outre la construction d'une tour de logements, différents ensembles d'appartements de type « villa » et des bureaux. L'ARAU fait plusieurs demandes pour le futur cahier des charges de l'étude d'incidences :

- L'application stricte des règlements de mobilité (notamment pour le nombre d'emplacements vélo) ;
- L'élargissement de la zone d'études à l'autre rive du canal afin d'y englober le développement de Tour et Taxis.

Le nombre très élevé de bureaux dans la zone ainsi que leur faible taux d'occupation fait craindre à l'association une inoccupation future ou une installation au détriment d'autres espaces de la capitale[3].

L'étude d'incidence rend son rapport quelques mois plus tard sans prendre en considération la majorité des propositions de l'ARAU. Une nouvelle réunion de la commission de concertation permet cependant de souligner les principales oppositions à la tour Atenor. Ce projet nie la ville et ne répond pas aux principaux défis bruxellois. La densité d'un immeuble-tour aurait pu être atteinte en ayant recours à des gabarits plus modestes. Le site est pensé comme une mini-cité en vase clos, fermé aux quartiers alentour, ne s'inscrivant pas dans une véritable pensée de ville. Quant au caractère public des équipements annoncés il est pour le moins douteux : piscine, terrasse panoramique...

Malgré les oppositions au projet, les travaux débutent rapidement et en 2014, le nouveau complexe Up-Site est achevé. Ce coup de force des prôneurs d'immeubles tours devient le symbole du nouvel attrait pour la zone du canal. Une nouvelle tour se dresse dans la capitale et devient le plus haut immeuble de logements en Belgique, « performance » qui ne contribue en rien au bien-être des habitants.

1 Les murs emboués sont une technique particulière de construction de murs de fondation : après avoir excavé les terres dans une tranchée correspondant au périmètre de la future construction, on coule de la bentonite qui évite que la terre ne se referme avant d'y placer les armatures et d'y couler du béton en chassant la bentonite.

2 ARAU. Communiqué de presse du 15-01-09.

3 ARAU. Conférence de presse du 18-05-09.

TOUR ET TAXIS

La désaffection progressive, dans les années 1980, de la plus grande gare de marchandises de Bruxelles libère une surface de terrain sans équivalent au sein d'une zone densément peuplée. Les enjeux de l'occupation future et de la répartition des fonctions (logement-bureaux-autres) au sein du site nourrissent les ambitions des promoteurs aussi bien qu'ils animent le débat public. Les associations et les comités d'habitants interviennent dans les discussions et plaident inlassablement (entre autres) pour la préservation du patrimoine et l'intégration du site dans le quartier environnant.

Dans la deuxième partie du XIXe siècle, la Ville de Bruxelles participe au développement des activités industrielles autour du canal. En 1897, elle achète à la famille Tour et Tassis plusieurs terrains autour d'un entrepôt public préalablement construit par ses soins à proximité du Canal de Willebroek afin d'y construire un port. La SNCB décide de construire une gare de marchandises sur les parcelles qu'elle possède sur le site.

L'évolution du trafic de marchandises augmente sensiblement avec une activité quotidienne de 1.400 wagons par jour en 1922. Le déclin s'amorce à partir des années 1970 avec la construction de nouveaux entrepôts orientés vers le transport par camion. L'entrepôt B est désaffecté en octobre 1988 à la suite de la suppression des barrières douanières au sein de l'UE. Le bâtiment constituant un témoignage privilégié de l'activité commerciale et industrielle de la première moitié du XXe siècle, The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage propose d'inscrire le site comme patrimoine mondial de l'UNESCO « en péril ».

Un an après l'arrêt de la plupart des activités douanières, l'ARAU obtient une commande de la Société du Canal pour une étude de faisabilité sur la réaffectation de l'entrepôt B. L'étude propose 33% de logements et met en exergue la nécessité de sauvegarder et de mettre en valeur le patrimoine industriel du site, d'intégrer les développements ultérieurs aux quartiers environnants et à leur tissu économique et social tout en y maîtrisant les déplacements[1].

Entre 1993 et 2000 sont publiés trois moutures du projet *Music City*. La création d'un pôle artistique autour d'une salle d'une capacité de 12.000 places suscite bien des interrogations. Le projet de démolition de l'entrepôt A (1993) fait place à une adaptation dans la salle avec rehaussement de la toiture (1995) avant une troisième option de bâtiment annexe à construire (2000).

En 2003, la Ville de Bruxelles délivre le permis d'urbanisme pour la transformation des bâtiments A (commerce) et B (bureaux), avec 172 places de parking à ciel ouvert et 195 places de parking en sous-sol. Le bâtiment A ouvre au public dès la fin de l'année en accueillant des évènements (Foire du Livre, salons...). La surface extérieure est utilisée pour d'autres évènements ponctuels (notamment le festival Couleur Café).

L'ARAU intervient à plusieurs reprises en 2004 contre l'installation d'un centre de logistique international (voir dossier « BILC ») et propose lors de la concertation sur le projet de PPAS une proportion d'au moins 25% de logement sur le site ; la réalisation d'un quartier mixte ; le déménagement du centre TIR et la rédaction d'un schéma directeur. L'avis de la commission étant favorable au projet moyennant quelques conditions[3], la décision finale revient aux autorités de tutelle. Le conseil communal de la Ville de Bruxelles adopte le dossier de base du PPAS en intégrant les remarques de la commission de concertation. Le projet capote toutefois le 23 août 2004 avec le refus de la Région de Bruxelles-Capitale...

En l'absence de PPAS ce sont donc les prescriptions du PRAS qui priment lorsque les projets ponctuels voient le jour. Le plus emblématique est bien entendu le BILC, qui retient toute l'attention des associations jusqu'à l'abandon définitif du projet en 2010. Entre 2006 et 2008, un schéma directeur est élaboré avec la contribution des 36 acteurs régionaux et communaux concernés par le développement du site.

Deux ans plus tard la société T&T Project introduit une demande de permis d'urbanisme pour construire un immeuble de bureaux destiné à l'IBGE (aujourd'hui Bruxelles Environnement) ainsi que l'aménagement de 298 places de parking souterrains et 876 places hors sol, dont 479 « temporaires ». T&T demande au total 1548 places de parking, suscitant l'opposition de l'ARAU. L'association regrette l'absence de décision concrète afin de mieux desservir le site en transports en commun. Le projet de ligne de tram reliant le site à la Gare du Nord via la passerelle Picard est une condition fondamentale à l'urbanisation de Tour & Taxis[4].

Le projet de PPAS *n°09-01 Tour et Taxis* de la Ville de Bruxelles est finalement présenté en 2016, plus de 10 ans après la première tentative recalée par la Région. L'ARAU déplore son arrivée tardive alors que de nombreuses demandes de permis ont été introduites, et certains projets sont déjà terminés ou sur le point de l'être (IBGE...). Les seuils de surfaces de bureaux sont atteints avant même l'entrée en application hypothétique du nouveau PPAS. Pour cette raison l'ARAU demande que seules les affectations logement et équipement soient autorisées à l'avenir[5].

Les deux lignes directrices marquant les interventions de l'ARAU sur ce dossier sont la meilleure accessibilité du site en transports en commun et le développement du logement (avec 25% de logements sociaux). Récemment, de nouvelles demandes de permis concernant le réaménagement de la Gare Maritime permettent de rappeler avec insistance l'importance de la réalisation des charges d'urbanisme en investissant celles-ci dans la construction de logements sociaux sur le site même de Tour et Taxis[6].

À l'heure actuelle, aucune desserte en transports en commun n'est encore opérationnelle même si une ligne de tram a été promise dans l'accord de majorité régionale. Le PPAS adopté rappelle pourtant l'enjeu crucial que constitue la création d'une ligne de tram ainsi que le développement des accès au nouveau parc et la création des logements promis[7].

Vue aérienne du site de Tour et Taxis dans les années 2000
Source : SPRB (Service public régional de Bruxelles)

1 ARAU. « Étude de Faisabilité pour la reconversion de l'Entrepôt B » ; *La Libre Belgique*, 17-11-89 : « Bruxelles : une deuxième chance pour Tour et Taxis ».

3 Une diversification de l'offre de logements, 20.000m² de logements supplémentaires dans la zone administrative, compatibilité des activités industrielles avec l'habitat...

4 ARAU. Communiqué de presse du 19-01-2012.

5 ARAU. Communiqué de presse du 23-09-2016.

6 ARAU. Avis du 13-04-18 en Commission de Concertation.

7 ARAU, IEB, Square, BRAL, AQM, Communiqué de presse du 23-04-18.

TOUR ITT

L'avenue Louise, emblématique voie de communication reliant le Palais de Justice au bois de la Cambre, fut autrefois une avenue arborée où se succédaient les hôtels particuliers[1]. La transformation de l'avenue en autoroute urbaine à la fin des années 50 et le remplacement dans le même temps de nombreuses grandes maisons unifamiliales par des immeubles de dix à douze étages, change radicalement le paysage et la fonction du lieu.

Les projets se succèdent mais il y en a un en particulier qui va faire réagir l'ARAU et les comités d'habitants. Plus largement, c'est un grand débat sur les transformations de la ville que vont mener les différentes organisations de la société civile, parallèlement aux dossiers du Carrefour de l'Europe et du Musée d'Art Moderne.

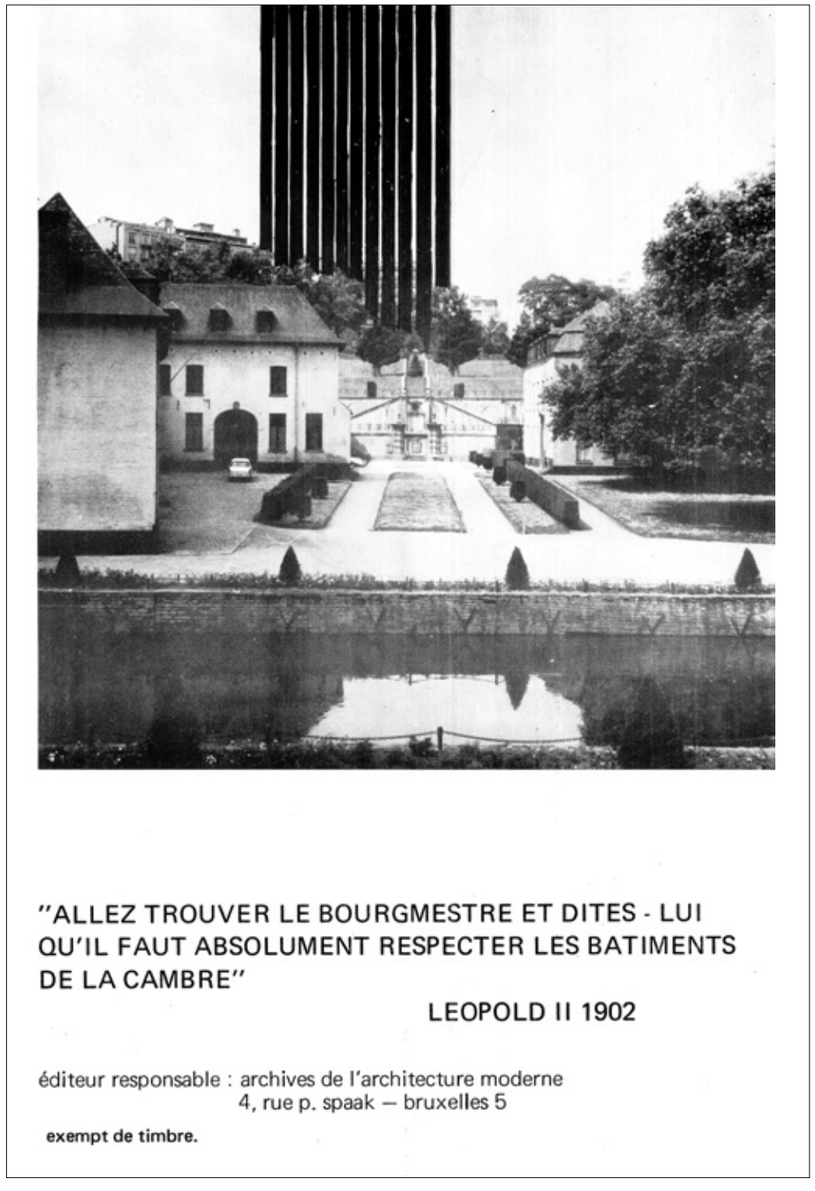
Le projet en question prévoit la construction à l'angle des avenues De Mot et Louise, d'un immeuble-tour de 100 mètres de haut destiné à accueillir les bureaux de la firme américaine ITT, alors en pleine expansion et à la rechercher d'un lieu d'implantation dans la toute jeune capitale de l'Europe. Afin de mener à bien ce projet, il est prévu de raser un ensemble de maisons de maître.

Révélateur de l'esprit de l'époque, le plan d'aménagement de l'avenue Louise prévoit une liberté de choix pour les promoteurs quant à l'affectation des bâtiments. Seul le rez-de-chaussée doit être impérativement réservés aux commerces. Dans le cas de la tour ITT, il est évident que seul du bureau va être aménagé, au grand dam des associations comme l'ARAU.

Toutefois, c'est pour deux raisons un peu différentes que les AAM et l'ARAU (entre autres) vont s'attaquer au projet : pour la préservation des immeubles existants et contre l'écrasement du site de La Cambre. Pour ce site exceptionnel niché dans une cuvette et relativement bien préservé et restauré, la présence d'une tour de 100 mètres de haut est un cauchemar. Non seulement parce que la nouvelle tour brise la perspective et enlaidit l'harmonie des jardins mais également parce qu'une grande partie du site souffrira de l'ombre portée.

L'ARAU, les AAM et quelques habitants du quartier se mobilisent contre le projet et organisent réunions, conférences de presse, manifestations, diffusions d'affiches, entretiens avec les autorités... Le scandale de l'affaire ITT atteint l'opinion publique. La presse relaie les positions de l'ARAU et des comités en y ajoutant des commentaires très durs à l'égard des autorités. Un sénateur et un député interrogent les responsables politiques du projet. Le combat est également soutenu par la Ligue esthétique belge et la CRMS. Cette campagne est très médiatisée et sert la crédibilité de l'ARAU alors même que le projet est maintenu. La tour ITT est achevée en 1973. La firme américaine abandonne les lieux quelques années plus tard et s'installe à Paris.

43



Affiche réalisée par les AAM

ARAU : 50 ANS DE RECHERCHE ET D'ACTION URBAINES

Malgré l'achèvement des travaux, cette affaire permet de mettre à mal l'*urbanisme du fait accompli* car peu après les faits est promulgué un arrêté soumettant les demandes de permis d'urbanisme des grandes constructions à une première procédure d'enquête publique (ouverte à quiconque et non aux seuls riverains). Ce furent les fameuses affiches jaunes. Le combat mené autour de la tour ITT démontre l'importance de penser la ville au-delà des aléas économiques afin de bien mesurer l'impact des projets urbanistiques sur le temps long. Quel héritage va-t-on laisser à la ville ? ITT est parti mais la tour réputée transparente est toujours là[2].

1 Voir par exemples les remarquables édifices de Victor Horta, les hôtels Max Hallet et Solvay.

2 René Schoonbrodt, *Vouloir et dire la Ville*, AAM Editions, 2007.

TOUR MADOU

La place Madou, au croisement entre la chaussée de Louvain et les boulevards de la petite ceinture, n'a plus de place que le nom : bordée autrefois par deux ensembles de maisons néoclassiques, son apparence se transforme radicalement dans les années 1960 avec l'érection de la première tour Madou (architecte : Goffaux, 1963). Celle-ci ferme l'îlot à front de la place, rompant l'harmonie avec les édifices de la rue Scailquin et de la chaussée de Louvain[1].
En 2001, l'entreprise immobilière propriétaire de la tour, IVG, propose un réaménagement de celle-ci et du quartier environnant. Le projet prévoit la démolition de plusieurs maisons rue Scailquin et chaussée de Louvain (dont une maison de 1780, la plus ancienne de Saint-Josse), la démolition partielle de la tour, la reconstruction du socle de 14 niveaux et la transformation de la tour avec augmentation des surfaces de bureaux de près de 10.000 m² (de 48.640 m² à 58.325 m²).

Face au cheminement administratif rapide et au manque de transparence du dossier, une alliance de plusieurs associations de la société civile (ARAU, IEB, le CGAM, le Comité de Défense des Habitants de Bruxelles-Centre, le BRAL) demande l'annulation pure et simple de l'enquête publique pour une série de points litigieux[2] :

- Accroissement des superficies de bureaux ;
- Démolition de patrimoine ;
- Disparition de 1.000 m² de logement du fait de la démolition des maisons nécessaires à la création d'une nouvelle voirie isolant la tour ;
- Absence d'affichage conforme ;
- Absence d'étude d'incidences, le projet faisant seulement l'objet d'un rapport d'incidences ;
- Absence de prise en compte des conséquences d'un parking de 470 places sur la mobilité ;
- etc.

La suppression des logements est au cœur de l'opposition de l'ARAU à ce projet car les démolitions se font en dérogation de la prescription 0.12 du PRAS[3] au profit de l'extension de bureaux. Que propose l'entreprise pour la compensation des logements détruits ?
La réponse arrive quelques mois plus tard via l'avocate du promoteur immobilier. L'entreprise entend compenser cette perte de trois manières :

- Par la reconstruction de 1.500 m² de logement en zone de logement ;
- Par la création de commerces ;
- Par un auditorium de 190 places à intégrer à la tour, affecté en « équipement d'intérêt public. »

En mars 2002, une nouvelle réunion de la commission de concertation est appelée à émettre un avis après plus d'un an de débats et maintes tentatives de conciliation entre les promoteurs et les associations opposées au projet. Le verdict est rendu le 4 avril 2002 et constitue une victoire pour le

promoteur et la commune de Saint-Josse. Le permis est accordé mais l'ARAU ne rend pas les armes pour autant. L'association se dit prête à introduire un recours devant le Conseil d'État contre le permis car celui-ci aurait dû être soumis à une étude d'incidences pour le parking Scailquin (400 places)[4].
C'est finalement Pétitions-Patrimoine qui introduit un recours en annulation en extrême urgence quelques semaines plus tard[5]. Ce recours est basé sur trois axes :

- L'absence d'étude d'incidences ;
- Le saccage d'un pan entier de l'histoire de Saint-Josse ;
- Le manque de compensation claire des logements détruits.

Le recours est rejeté le 28 août 2002 et les associations se concertent alors afin d'introduire un nouveau recours. Les plaignants renoncent finalement, notamment parce que les délais sont écoulés contre le permis d'environnement référant à l'exploitation des parkings.

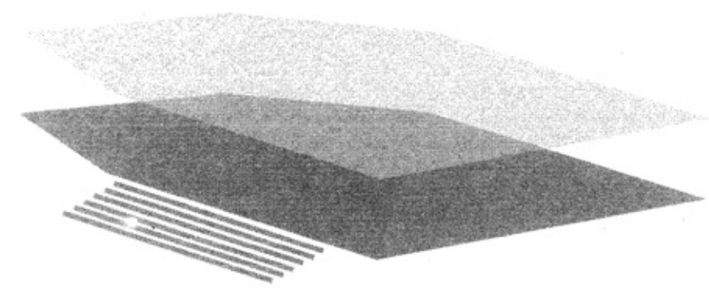
Toutefois l'intervention de l'ARAU dans ce dossier ne s'achève pas là. Quelques années plus tard, en 2008, l'ARAU dénonce publiquement la non-réalisation de deux engagements pris par le promoteur en commission de concertation. L'association regrette que six ans après les faits, les logements promis ne sont toujours pas construits.
D'autre part, l'ARAU critique sévèrement la Commission Européenne, occupante de la tour, lorsque celle-ci fait part de son intention d'introduire un permis modificatif pour privatiser l'auditorium. Cette volonté viole les principes énoncés dans le permis obtenu qui précisaient que l'auditorium, conformément à la promesse du promoteur, était public. L'ARAU entre en action et introduit une plainte à l'administration régionale, considérant qu'il s'agit là d'un jeu de dupes, dans lequel les habitants sont perdants par la faute de la Commission Européenne[6].

L'ARAU et les associations partenaires ont mené une lutte intense contre un projet soutenu par la commune de Saint-Josse. Pour les habitants, les transformations apportées à la tour et au quartier marquent un retour à l'urbanisme de rupture des années 60 (rupture urbaine avec le quartier, rupture de fonction du fait d'un îlot administratif, tendance des promoteurs à considérer gabarit et parkings comme un droit acquis non susceptible d'être reconsidéré, sauf à la hausse…). Aujourd'hui, malgré l'achèvement des travaux, ce quartier demeure problématique, notamment pour des questions de mobilité.

1 Iris monument, en ligne : http://www.irismonument.be/fr.Saint-Josse-ten-Noode.Place_Madou.html
2 ARAU, IEB, CGAM, CDHBC, BRAL. Communiqué de presse commun du 25-10-01.
3 La prescription 0.12 du Plan Régional d'Affectation du Sol encadre la suppression de logement dans de multiples zones d'affectation. Un logement ne peut être détruit que s'il entre dans une des 9 exceptions et seulement après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.
4 *Le Soir*. « La tour Madou peut grandir », 04-04-02.
5 ARAU, BRAL, IEB, CGAM, Associations des locataires de St-Josse, Pétitions-Patrimoine, PTTL. Communiqué de presse commun du 28-08-02.
6 ARAU. Conférence de presse du 02-04-08.

44

VIDE
LIEU
GENS
SITE
ECHO
LEEG
PLEK
MENS
SPEL
TOÎT
VLAK
CITÉ



Affiche de la tour Madou

ARAU : 50 ANS DE RECHERCHE ET D'ACTION URBAINES

TOUR ROGIER

À la fin des années 50, le recul vers le nord de la gare du Nord, dans le cadre des travaux de la Jonction Nord-Midi, dégage un emplacement stratégique entre le centre-ville et la nouvelle gare. Cet espace va permettre l'aménagement d'un édifice tout à fait particulier pour Bruxelles.

L'immeuble, appelé officiellement «Centre International Rogier», ou de manière plus usuelle «tour Rogier» ou «tour Martini», est situé place Charles Rogier. Cette tour de 30 étages a été construite entre 1957 et 1960, dans le contexte de l'Exposition universelle. Elle a été conçue par l'architecte Jacques Cuisinier, avec l'aide de Serge Lebrun.

Cette tour devient rapidement un repère urbain connu de tous les Bruxellois. En effet, outre son emplacement stratégique, c'est également la plus haute tour de la capitale. Immeuble de référence, elle est considérée comme exemplaire en raison de son esthétique et de la mixité des fonctions qu'elle propose:

- Tour de bureaux, à l'avant, côté place publique et ville;
- Galerie commerciale au rez-de-chaussée;
- Deux salles du Théâtre National;
- 116 logements construits à l'arrière de l'édifice;
- Plusieurs espaces publics (restaurant panoramique, station de bus...)

Conçu comme «une ville dans la ville», cet immeuble oppose la mixité de diverses fonctions urbaines à la conception monofonctionnaliste dominante de l'urbanisme de l'époque[1].

À l'origine, tant les bureaux que les appartements de la tour étaient détenus en copropriété par des particuliers et des sociétés. En 1989, Elie Baron, administrateur-délégué de la société Brussels Business Center (BBC), entame le rachat systématique des bureaux et des appartements de la tour: la BBC devient copropriétaire majoritaire. L'immeuble se vide peu à peu de ses habitants et se dégrade...
En 1993, le BBC est racheté par le groupe finlandais Sponda. Ce dernier entame les procédures afin d'obtenir les permis nécessaires en vue d'une démolition-reconstruction de la tour. Le projet vise à briser la mixité du site en supprimant les fonctions logement et commerce. Seul le théâtre serait conservé.

L'ARAU, le Comité Botanique, le Groupe d'action Schaerbeek-St-Josse (GASS), les Services sociaux des quartiers 1030 et un habitant réclament le maintien des logements sur le site[2]. Pour ces associations, il est inacceptable de voir disparaître 116 appartements dans la commune la plus pauvre et densément peuplée de la Région bruxelloise. Selon l'étude d'incidences du 20 avril 1995, on doit considérer qu'il restait 82 appartements affectés au logement, les autres ayant été progressivement transformés en bureaux.

45

Malgré cette intervention, le BBC obtient un «certificat mixte d'urbanisme et d'environnement» le 24 septembre 1996. Les procédures se succèdent et le 28 septembre 1998, la commune de Saint-Josse délivre un permis d'urbanisme pour le projet de BBC. Le PRAS et le PRD imposent toutefois au projet de reconstruire les logements détruits sur une partie du site. Le député écolo Philippe Debry interpelle le Ministre Hervé Hasquin sur la question: celui-ci répondra en arguant que la prescription générale permet de supprimer des logements en cas d'installation d'un équipement collectif comme le théâtre.

Suite à cela, l'ARAU et IEB introduisent un recours devant le Conseil d'État contre la Commune de Saint-Josse-Ten-Noode[3]. L'ARAU exige la reconstruction de 87 logements sur le site. Le recours n'empêche pas BBC d'entamer les travaux en attendant le verdict du Conseil d'État (ce qui peut durer un an ou deux).

Cette affaire fait grand bruit dans les médias et auprès de l'opinion publique, en particulier suite au combat du dernier habitant de la Tour Rogier qui refuse obstinément de quitter son appartement et qui fait figure de David contre le Goliath BBC. Finalement expulsé, il attaque la société au tribunal civil (qui lui donne raison) avant de mener une autre procédure au pénal. L'ARAU soutient le combat de cet infatigable résistant[4].

Du fait de ces très nombreuses résistances, le projet reste paralysé pendant encore un an. Redoutant que le recours des associations aboutisse, le promoteur propose une négociation qui conduit finalement à la signature d'une convention entre les deux parties. Le protocole d'accord conclu le 1er décembre 1999 acte le désistement du recours par l'ARAU et IEB et en contrepartie, BBC s'engage à construire 80 logements dans le nouveau projet de tour (désormais intitulé «projet-CIR»).
De plus, un comité de suivi sera créé composé des promoteurs de ces logements et de représentants de l'ARAU et d'IEB dans le but de veiller à la bonne exécution de la convention[5].

Ces logements permettent la reconstruction de tout un îlot, rue Verte, à l'arrière du jardin Botanique. Ils se vendent très rapidement. Ce dossier, intense, constitue sans nul doute une des plus belles victoires pour les défenseurs du maintien et du développement du logement dans les quartiers bruxellois.

ARAU: 50 ANS DE RECHERCHE ET D'ACTION URBAINES

Publicité pour la tour Rogier

1 IrisMonument, «Centre International Rogier» [En ligne], http://www.irismonument.be/fr.Saint-Josse-ten-Noode.Place_Charles_Rogier.10.html

2 Conférence de presse commune de l'ARAU, Comité Botanique, GASS, SS 1030 et Rogier Faniel du 26-06-95.

3 Recours devant le conseil d'état déposé par l'ARAU et IEB le 15-12-98.

4 Archives ARAU. Sélection d'articles de presse autour de la résistance de Rogier Faniel.

5 Protocole d'accord entre les asbl ARAU et IEB d'une part, et le promoteur BBC d'autre part. Archives de l'ARAU.

TOURVILLES

C'est en visitant d'autres villes européennes que jaillit chez René Schoonbrodt, premier président de l'ARAU, l'idée à l'origine des tours de ville de l'ARAU. Dans son livre, il nous l'explique comme ceci : « Faire voir, montrer à des habitants les problèmes rencontrés ailleurs dans la ville. Là se trouve le point d'inspiration des visites de l'ARAU »[1].

Une collaboration entre l'ARAU et les AAM en 1973 aboutit à la création d'un nouveau guide de Bruxelles intitulé *Bruxelles Autrement*[2]. Ce dépliant informatif publié en trois langues et vendu pour 10 francs belges en librairie, est reconnu par la presse qui voit d'un œil très positif cette nouvelle initiative[3]. De nombreuses notices très courtes sur différents lieux de tension urbanistique sont entrecoupées par une liste de bonnes adresses culinaires. L'œuvre est présentée comme la face cachée de Bruxelles et d'aucuns critiqueront une vision partisane fort pessimiste. Cinquante ans plus tard il reste un outil très enrichissant pour mesurer les changements de Bruxelles.

Dans le sillage de ce succès et pour répondre à l'intérêt croissant des habitants et des touristes pour les enjeux urbanistiques, l'ARAU s'implique dans l'organisation de visites guidées. Cette évolution requérant des ressources humaines et financières, un bureau permanent voit le jour et le premier tour proposé n'est autre que le désormais classique *Bruxelles Autrement*. L'objectif de ce tour étant de « montrer la ville en tension entre la situation présente (y compris les transformations à accomplir) et les projets de changements en analysant les effets sur l'avenir des habitants et en présentant les acteurs en présence »[4].

Dans le même ordre d'idée et en collaboration avec le CGAM, un autre tour est mis sur pied à l'été 1976. Intitulé *Le tour de Bruxelles populaire et vivant*, il contient divers parcours à pied afin de présenter la ville vécue par les habitants. Fruit de la professionnalisation, cette nouvelle initiative est soutenue par les autorités subsidiantes de l'époque en matière d'éducation permanente (Ministère de la Culture et Conseil d'Agglomération)[5].

Le succès des visites guidées, tant parmi le public bruxellois que pour les touristes, contribue largement à la renommée de l'ARAU. Peu à peu les visites s'ouvrent à l'anglais et à l'allemand et malgré les ressources limitées d'une association bruxelloise, on recense plus de 8000 visiteurs certaines années. Peu à peu les visites proposées se diversifient et abordent la dimension histoire de l'art tout en la contextualisant à la réalité bruxelloise (avec une spécialisation autour de l'art Nouveau et de l'art déco) ce qui permet d'élargir l'audience de l'association à un nouveau public.

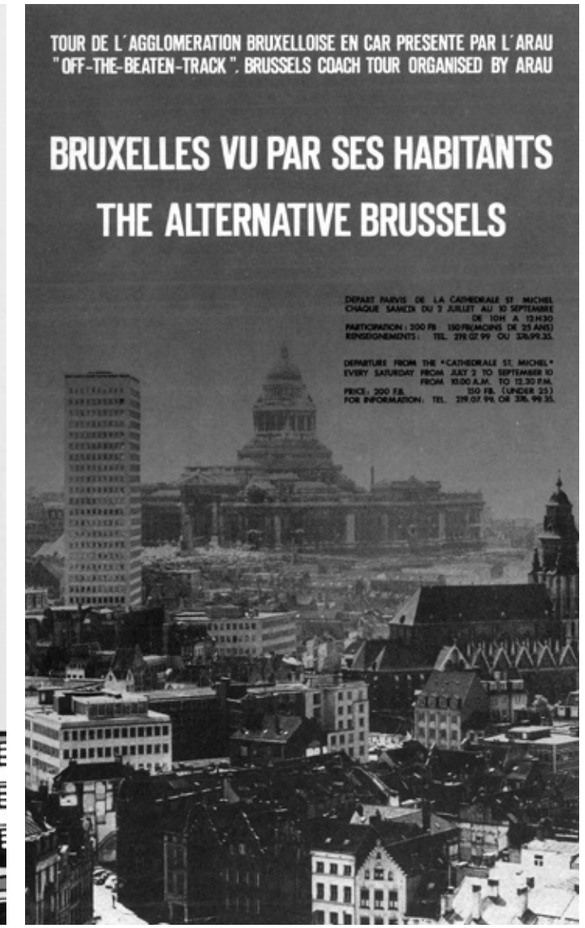
La décennie 1990 marque un tournant pour les tourvilles de l'ARAU. En 1992 d'abord, une initiative inédite de la Région et de l'ARAU voit le jour : le guide sonore du tram 94. En partenariat avec l'asbl Silence, ce nouvel outil qui constitue une première en Europe permet à tout un chacun de pouvoir faire une visite guidée sans contrainte horaire. À l'aide d'un baladeur équipé

d'une cassette enregistrée, le visiteur embarquera à l'arrêt Parc pour un parcours de 2h30. L'ensemble des commentaires étant prévu pour une durée de vie de cinq ans[6].

Deux ans plus tard, le Ministre D. Harmel crée une coupole regroupant les associations proposant des visites guidées sur le territoire de la Région. L'objectif est de faciliter les synergies et d'avoir, pour l'autorité, un seul interlocuteur au lieu de 6[7].

Très rapidement cette nouvelle collaboration[8] va porter ses fruits : c'est le cas notamment pour la participation à l'itinéraire culturel des *Chemins d'été* cher au Ministre bruxellois Didier Gosuin. Les discussions entre les différentes entités permettent de s'accorder sur ce qui unit les offres culturelles proposées et elles confirment que Bruxelles peut compter sur un patrimoine Art Nouveau et Art déco d'une qualité exceptionnelle.
L'aventure de la *Biennale Art Nouveau & Art déco* débute progressivement avec en 2001 une ouverture exceptionnelle d'intérieurs privés Art Nouveau dans le cadre des Chemins d'Automne. C'est un réel succès qui pousse les organisateurs à tenter une nouvelle fois l'expérience sur plusieurs week-ends. Le désormais fameux *BANAD Festival* croît à chaque édition et atteint à partir de 2015 son pic de fréquentation. Victime de son succès, il doit constamment se réinventer pour répondre aux nombreuses demandes émanant de touristes venus du monde entier. Il se déroule désormais chaque année au mois de mars et constitue l'un des points forts de l'offre touristique printanière à Bruxelles.

1 RS, *Vouloir et dire*, 2007, p.151.
2 ARAU. Conférence de presse du 08-08-73.
3 Le périodique *Notre Société* parle d'un « Gault et Millau de l'urbanisme » (21-08-73) ; *Le Soir* et *Het Nieuwsblad* parlent d'un « guide alternatif » (*LS* 15-08-73 et *HN* 13-08-73) ; le journal *Le Peuple* évoque quant à lui un « anti-plan de Bruxelles » (LP 12-08-73).
4 RS, Vouloir et dire, 2007, p.151.
5 ARAU. Communiqué de presse du 13-07-76.
6 ARAU. Conférence de presse du 17-06-92.
7 RS, *Vouloir et dire*, p.155
8 Les associations sont alors au nombre de 6 : l'ARAU, Bus Bavard, Arkadia, Itinéraires, la Fonderie et Pro vélo. Avec les départs progressifs de la Fonderie et d'Itinéraires, l'équipe actuelle regroupe 4 associations.



Brochures des visites guidées de l'ARAU

VIADUC DES 3 FONTAINES - HERRMANN-DEBROUX

2003 –

L'ensemble formé par le viaduc des Trois Fontaines (1970) et le viaduc Herrmann-Debroux (1972) organise la pénétration de la ville par l'autoroute E411. Cet axe, fort emprunté, fait partie d'un ensemble de projets menés par les autorités nationales belges au début des années 70. Conformément à la vision des édiles de l'époque, Bruxelles, qui regroupe les principaux centres d'emploi tertiaire, doit être dotée d'un réseau autoroutier de contournement (le ring) combiné à une série de voiries de pénétration vers le centre.

Les projets menés à terme le sont sans permis d'urbanisme, car à l'époque (avant la régionalisation) le portefeuille de l'urbanisme est compris dans celui des travaux publics. La lutte de nombreux comités d'habitants et les chocs pétroliers de 1973 et 1979, font échouer d'autres projets d'éventrements routiers à Bruxelles (périphérique sud, autoroute du Maelbeek, autoroute industrielle...). En 1985, le cas emblématique du viaduc Léopold II révèle que les pouvoirs publics pérennisent une perspective de pénétration routière problématique en termes de qualité de l'air[1] et de mobilité.

Après un incendie sous le viaduc et des dégradations constatées au tablier du viaduc des Trois Fontaines en 2003, celui-ci doit être temporairement fermé. La presse s'alarme et prévoit le «chaos» et un «lundi noir» pour la mobilité dans la capitale. Or l'ARAU constate que le chaos annoncé n'a pas lieu car une partie des automobilistes trouve une alternative pour circuler, ce que des experts du trafic appellent «évaporation» du trafic. C'est, pour l'association, la démonstration que les alternatives existent, e. a. via les transports publics, le co-voiturage, le vélo, le télé-travail, etc. L'ARAU profite de l'occasion pour aller plus loin et demander la démolition du viaduc, en rappelant que celui-ci fut construit sans permis[2].

En début d'année 2004, le Ministre régional en charge des transports et des travaux publics Jos Chabert exprime son intention de reconstruire le viaduc endommagé sans permis d'urbanisme car «cela prendrait trop de temps» et qu'il est «important de donner la priorité aux usagers de la route». Scandalisé, l'ARAU exige du Ministre le respect de la loi, à savoir l'introduction d'une demande de permis d'urbanisme et la réalisation d'une étude d'incidences[3]. Face aux tergiversations régionales, l'ARAU introduit devant le Tribunal de Première Instance une action en cessation pour absence de permis. En effet, la rénovation litigieuse du viaduc constitue une violation manifeste de plusieurs normes de droit. L'action mène à une conciliation en justice qui n'entrave pas les travaux de rénovation entamés à la suite de la promulgation d'un arrêté par le bourgmestre faisant fonction de la commune d'Auderghem. Cet arrêté, salué par l'ARAU, impose également une étude d'incidences ultérieure assortie d'une série de conditions allant toutes dans le sens d'une réduction des nuisances causées par l'autoroute et le viaduc.

Entre septembre 2006 et janvier 2007, plusieurs commissions de concertation auxquelles participent l'ARAU et IEB se réunissent. Conformément à ses communiqués de presse précédents, l'ARAU demande la démolition du viaduc et son aménagement en boulevard urbain ; le déplacement de l'entrée de ville aux Quatre-Bras ; la mise en place d'alternatives à la voiture individuelle (RER...) et le refus d'aménager un parking de 80 places sous le viaduc[4].

Les administrations bruxelloises, Bruxelles-Environnement en tête, coopèrent dans le cadre de l'étude d'incidences à l'amélioration de la situation en surface. C'est de cette démarche que résultent la limitation de la vitesse à 90 km/h puis à 70 km/h, la bande bus séparée et d'importantes améliorations. L'étude d'incidences a en particulier révélé que les eaux de ruissellement du viaduc s'écoulaient dans l'étang du Rouge-Cloître, classé en zone Natura 2000. Le bourgmestre Didier Gosuin qui n'a cessé de critiquer ce viaduc qui balafre la commune d'Auderghem, exprime sa volonté d'entamer une étude de réaménagement urbain de cette entrée de ville. L'idée qui fait l'objet de diverses propositions, gagne lentement les instances régionales. En 2018 la Région réalise un projet de PAD qui reprend l'option de démolition du viaduc et l'aménagement d'un boulevard urbain. Derrière des considérations urbanistiques et de mobilité se font jour également des enjeux immobiliers : le remplacement des pâtés de bureaux obsolètes par des immeubles de logement dont la conception pourrait participer à la qualité paysagère du futur boulevard.

En juillet 2018, l'ARAU apporte une nouvelle contribution au débat en refusant toute option visant au creusement d'un tunnel ou à la création d'un parking de dissuasion en face de l'ADEPS. Nul doute que l'association reste attentive aux différents débats qui se poursuivent.

Le viaduc dans les années 1970
Source : Bruciel

1 Vincent CARTON, *Les choix de mobilité opérés depuis les années 1950*, Journée d'étude de l'ARAU, 2016.
2 Communiqué de presse de l'ARAU du 17-12-03.
3 Communiqué de presse de l'ARAU du 22-01-04.
4 Communiqué de presse de l'ARAU du 16-09-04.
5 *La Dernière Heure*, le 01-02-07.

VIEILLE HALLE AUX BLÉS

Historiquement la place de la Vieille Halle aux Blés et les îlots avoisinants furent influencés dans leur évolution urbanistique et architecturale par l'important service de diligence et de courrier situé sur place. Le lieu est le point de départ pour l'expédition du courrier à destination de l'Allemagne et de la France. Pour cette raison de nombreuses auberges et relais postaux s'établissent à proximité immédiate de la place[1].

En 1964, le PPA 30/21 «Vieille Halle aux Blés – rue du Chêne» prévoit la destruction du bâti, une transformation de la place, l'établissement de 4 tours de bureaux et d'espaces verts. Ce projet se place dans la lignée d'une pensée fonctionnaliste et est favorisé par la coupure de la jonction Nord-Midi située à proximité. Des constructions, achevées en 1952, ont permis la démolition du tissu urbain à proximité du boulevard de l'Empereur.

L'ARAU intervient pour contester le projet de la Ville et ses effets dévastateurs à partir de l'été 1971. Des contacts sont pris avec les autorités bien que les démolitions aient déjà été entamées sur tout le quartier, créant une série de friches discontinues qui malmènent grandement l'harmonie du quartier. Les travaux sont également un coup dur pour le patrimoine bruxellois, de nombreux édifices détruits étant des exemples remarquables de l'architecture bruxelloise de la fin du XVIIe siècle.

Les différents contacts entre les membres de l'ARAU et les autorités communales aboutissent à la demande de révision du plan d'aménagement par le collège échevinal de la Ville de Bruxelles. Les élus reconnaissent le bien-fondé des critiques de l'association et décident de revoir le plan et de surseoir à toute nouvelle démolition.

Entre 1972 et 1974, l'ARAU organise trois conférences de presse sur les propositions de reconstruction des friches du quartier. Le quartier «offrant, par sa situation centrale mais isolée des grandes circulations automobiles, l'originalité de ses tracés anciens, ses dénivellations de terrain, ses façades anciennes encore subsistantes, tous les avantages pour réaliser une rénovation urbaine exceptionnelle[2]». L'ARAU propose une alternative: le projet des Archives d'Architecture Moderne, de Johan van Dessel et H. Vanderstadt. Ces deux étudiants à l'école d'Architecture Saint-Luc réalisent une maquette prouvant que l'aménagement de l'espace en friche peut être réalisé rapidement en respectant la cohérence du site[3].

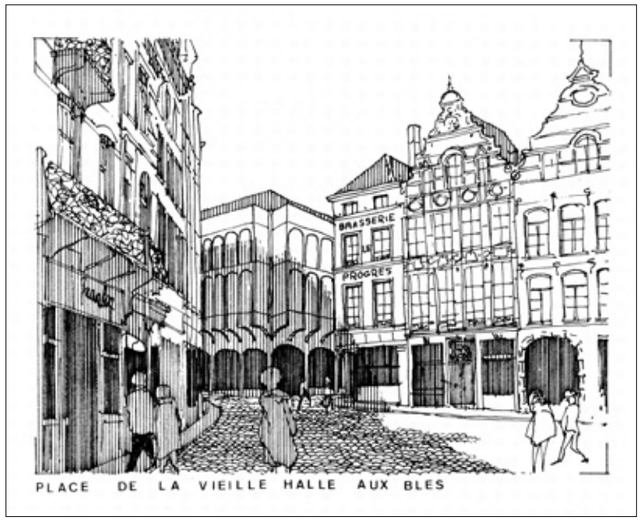
La dernière des trois interventions fait suite à la démolition de la brasserie du Progrès, immeuble formant l'angle de la place de la Vieille Halle aux Blés et de la rue de Dinant. Les critiques visent les responsables politiques du dossier qui, selon l'ARAU, n'hésitent pas à recourir à des arguments fallacieux pour poursuivre la transformation du quartier selon les plans de 1964 (que ces mêmes autorités reconnaissent comme très mauvais)[4].

Deux ans plus tard, un nouvel avant-projet de PPA est approuvé par la Ville. La nouvelle mouture reprend en grande partie les propositions de l'ARAU (logements et commerces, gabarit en liaison avec le tissu ancien). L'adoption définitive aura lieu après enquête en 1978.

Toutefois, ce nouveau plan n'a aucune valeur juridique en 1983 car il n'a reçu aucune sanction de l'État. «Pourquoi?» s'interroge l'ARAU. Une analyse du dossier semble indiquer que la Députation provinciale du Brabant, voisine du site, est à la manœuvre afin de retarder l'urbanisation de certains terrains vagues dans le quartier. La Députation est juge et partie dans cette affaire car elle utilise, depuis de nombreuses années, le terrain vague à front de la place comme parking privé pour ses fonctionnaires! L'ARAU dénonce publiquement ce blocage et réaffirme la nécessaire reconstruction à un jet de pierre de la Grand'Place, d'un tissu urbain habitable sur tous les chancres du quartier (tous appartiennent soit à la Province, soit à la Ville)[5].

Les nombreuses revendications de l'ARAU portent leurs fruits et, en 1994, la Société de développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB) réalise la reconstruction de logements et de commerces à front de la place. D'autres projets suivront et sur les chancres restant sont construits de nouveaux logements. Ce dossier est sans nul doute une victoire de l'ARAU qui a su convaincre peu à peu de sa vision et de ses valeurs sur un morceau de ville central et extrêmement menacé dans les années 1960.

Dessin de la Vieille Halle aux Blés



1 *Le Patrimoine monumental de la Belgique*, Bruxelles, Volume 1C, Pentagone N-Z, Pierre Mardaga éditeur, 1994, p.441
2 ARAU. Conférence de presse du 13-01-72.
3 ARAU. Conférence de presse du 29-03-73.
4 ARAU. Conférence de presse du 11-04-74.
5 ARAU. Conférence de presse du 10-02-83.

VIEUX MOLENBEEK

1973 – 1976

Molenbeek-Saint-Jean se situe au cœur de l'ancien sillon industriel de Bruxelles. Baignée par les eaux du canal, la commune connut au XIXe une croissance formidable avec la multiplication des sociétés actives dans l'industrie. Le déclin des principaux secteurs industriels en Belgique dès les années 1960 n'épargne pas la capitale dont les rares entreprises encore présentes ont tendance à s'installer aux extrémités sud et nord de la vallée de la Senne (Forest, Vilvoorde...).

Les dégradations des conditions de vie des nombreux habitants de la commune sont illustrées par le manque d'entretien des espaces publics et privés. L'avant-projet de plan de secteur de 1971 représente un grand danger pour ce quartier fragilisé par une composition démographique vulnérable. Le Ministère des Travaux Publics prévoit en effet un élargissement du canal et une nouvelle autoroute urbaine le long de la voie d'eau.

Les comités d'habitants et l'ARAU exigent deux ans plus tard le respect du tissu ancien et des caractéristiques de la commune et prônent une alternative pour l'autoroute urbaine : le placement de celle-ci au-dessus du chemin de fer de la ceinture ouest[1]. Réagissant aux revendications de l'ARAU, le Ministre des Travaux Publics met en place une Commission chargée de statuer sur le futur développement de la zone. Malgré les avis favorables octroyés par ses membres aux propositions de l'ARAU, les autorités décident en 1974 de ne pas prendre en compte son avis.

L'irruption du métro marque un tournant majeur dans le dossier en accélérant considérablement les débats. L'axe de métro lourd est-ouest est amené à traverser la commune dans les rues Locquenghien (Ville de Bruxelles) et Sainte-Marie (Molenbeek) avec la création d'une nouvelle station « Comte de Flandre » prévue à proximité du canal. Les plans publiés montrent une saignée de 18 à 25 m de large. L'ARAU n'est pas dupe : pour ses membres, il s'agit ni plus ni moins que d'un nouveau cas d'expropriations forcées permettant au privé de revaloriser les terrains ainsi dégagés.

En 1975 l'ARAU publie un projet pour la rénovation de la rue Sainte-Marie, située sur le tracé du métro. Un ensemble de logements sociaux remplace le côté de la rue détruit et c'est une rue élargie et embellie par des espaces verts et des lieux de rencontre qui la borde. Pour l'ARAU, il est possible de passer au ras des façades sans destruction. D'ailleurs, c'est déjà ce qu'a fait la STIB pour le tunnel qui passe dans le Pentagone, rue Locquenghien (qui relie Sainte Catherine à Comte de Flandre) ! Mais la rue Locquenghien est « mieux habitée » et moins industrielle que le vieux Molenbeek...[2].

150 habitations, 800 habitants. Ces chiffres illustrent la portée des expropriations menées par l'État belge à Molenbeek. La commune est au courant - et partisane - des travaux prévus depuis 1969. Lorsque les premières expulsions ont lieu en 1975, aucune solution de relogement n'est prévue et pendant plus de 10 ans la commune restera balafrée par les stigmates du

métro ; aucun réaménagement de surface n'ayant été programmé lors de sa construction par l'État national.

La reconstruction de la « trouée » du métro a finalement été conçue plus tard sur base de 3 plans particuliers d'aménagement élaborés à l'initiative du bourgmestre Philippe Moureaux en collaboration avec la SDRB. L'objectif urbanistique de ces PPAS, privilégiant largement la création de nouveaux logements, était d'effacer les désastreux stigmates laissés par les travaux de construction du métro en tentant de recréer des cheminements parallèles au canal.

Il aura fallu plus de 15 ans pour que ces reconstructions aboutissent et réparent le désastre de la trouée du métro. La passerelle piétonne prévue dès le début des reconstructions et donnant un accès direct à la station Comte de Flandre aux habitants de la rue Locquenghien n'est toujours pas construite.

Le dossier du Vieux Molenbeek marque l'émergence des politiques de contrats de quartier et de réhabilitation du patrimoine industriel à Bruxelles. L'exemple de l'ancienne fonderie de la Compagnie des Bronzes illustre à merveille cette volonté de réaffectation des sites industriels. Toujours occupé par l'asbl La Fonderie[3], créée en 1978, l'édifice à fait l'objet d'une profonde rénovation mais conserve néanmoins quelques caractéristiques industrielles. Achevée en 2018, la rénovation du site de la Tour à Plomb (sur le territoire de la Ville de Bruxelles) est un autre exemple remarquable de reconversion de bâtiment industriel.

Chantier de démolition lié aux travaux du métro

1 ARAU. 1973
2 ARAU. Conférence de presse du 06-02-75.
3 L'asbl La Fonderie est créée en 1978 par un groupe d'habitants avec comme objectif prioritaire l'éducation permanente en milieu ouvrier et populaire.

VILLA HERMOSA

Dans le prolongement du dossier du Musée d'Art Moderne, le dossier «Villa Hermosa» illustre la lutte des habitants assaillis par l'extension d'un véritable zoning culturel pour faire valoir leurs droits à la ville. La petite impasse Villa Hermosa est entourée par deux institutions culturelles fédérales d'envergure: le Palais des Beaux-Arts (PBA), le Musée des Instruments de Musique (MIM) et l'arrière du Ministère régional localisé place Royale. Un seul îlot d'habitants perdu au milieu d'un vaste espace institutionnel.

Dès sa création, l'ARAU a fait du développement et de la préservation du logement, source de sécurité et de dynamisme dans le centre de la ville, la pierre angulaire de son action. C'est donc logiquement que l'association citoyenne et ses partenaires (notamment IEB et Quartier des Arts) s'impliquent très tôt dans les luttes menées par les habitants de l'impasse, par ailleurs rapidement constitués en comité de quartier.

Dès l'année 2005, plusieurs menaces pèsent sur la tranquillité des citoyens. Une trentaine de ménages décident d'exprimer leur ras-le-bol envers les agissements du MIM, qui utilise régulièrement la petite rue comme voie de garage et de déchargement afin d'approvisionner le restaurant situé au dernier étage du lieu. Lorsqu'il est question d'aménager un nouvel Horeca dans le bâtiment dit «1930»[1], situé au bout de la rue et accolé au PBA, les habitants montent au créneau[2]. Le projet de la Région est bloqué mais les ennuis ne font que commencer...

Le 21 octobre 2006, les responsables du PBA excluent de leur complexe le *Théâtre du Rideau* de Bruxelles, installé en ces lieux depuis sa création en 1943. Dans le cadre de la restauration des salles de Victor Horta, celle utilisée par le théâtre est détruite sans aucune concertation en misant sur la politique du fait accompli.

Il faut trouver un nouvel espace pour accueillir le public et poursuivre les représentations. À l'été 2007, après plusieurs mois d'errance, le PBA décide de fabriquer un nouvel espace provisoire prenant la forme d'un chapiteau. Le lieu choisi pour son installation? Le petit terrain vide situé au bout de la rue Villa Hermosa, entre les logements et le PBA. Cette situation est inacceptable pour des habitants déjà fortement éprouvés. L'ARAU et IEB interviennent en commission de concertation et réclament du logement sur le site[3].

Le 14 janvier 2008 se tient une réunion avec toutes les parties (habitants, associations, PBA et Rideau de Bruxelles). Dans un climat tendu, les porteurs du projet tentent de convaincre les habitants et les associations du bien-fondé de leur entreprise mais aucun consensus n'est acté à l'issue de l'entrevue[4]. Un courrier signé par le directeur des PBA, Paul Dujardin, marque l'engagement de respecter des contraintes horaires d'utilisation de la nouvelle enceinte, condition à l'obtention du permis de bâtir.
Celui-ci est finalement délivré le 9 avril 2008 pour une période de trois ans, au grand dam des habitants. Certains d'entre eux, lassés de tous ces inconvénients, finissent par déménager. Les conditions imposées au théâtre

50

BRUXELLES VOUS APPARTIENT !

Avis aux habitants

L'ARAU organise avec des riverains une action qui vise à rendre visible le fait que ce quartier est habité en mettant du linge aux fenêtres et sur des cordes à travers la rue Villa Hermosa.

Cette action fera l'objet d'une conférence de presse qui aura lieu **ce vendredi 3 février à 11h00**, au fond la rue Villa Hermosa.

Venez nombreux et mettez du linge à votre fenêtre pour montrer que votre quartier est habité !

ARAU

ATELIER DE RECHERCHE ET D'ACTION URBAINES

ARAU asbl Boulevard Adolphe Max, 55 1000 Bruxelles
Tél. 02/219 33 45 Fax. 02/219 86 75 info@arau.org
www.arau.org

ARAU : 50 ANS DE RECHERCHE ET D'ACTION URBAINES

permettent cependant de limiter les nuisances sonores. Rapidement pourtant, un autre événement vient une nouvelle fois troubler la quiétude des habitants : le Brussels Summer Festival.

Dix jours de festival depuis 12h30 (heure du début des répétitions) jusqu'à 23h00- 23h30 (fin théorique des concerts), et parfois bien davantage, notamment le week-end (01h30). L'OMS recommande de ne pas dépasser 50 db(A) en journée pendant 8 heures au risque d'entraîner des troubles de santé. Or pour les habitants du centre ces plafonds sont largement dépassés.

L'ARAU dresse un constat alarmant en 2009 : « La Ville semble vouloir désertifier le quartier du Mont des Arts car le Brussels Summer Festival n'est que la partie extrême de l'iceberg : le quartier est de plus en plus soumis à une intense activité festivalière, de concerts en plein air diffusés par d'énormes baffles, de spectacles de rue à partir du mois de mai tout au long de la « belle » saison. Intenable pour les quarante ménages avec enfants et personnes âgées qui doivent subir sans broncher de plus en plus de nuisances parfaitement évitables, et cela de manière répétée.[5] »

Le cas de la rue Villa Hermosa n'est pas isolé. De plus en plus de quartiers habités souffrent de l'intensification des activités nocturnes (îlot sacré, Quartier Saint-Géry, Flagey). L'ARAU n'est pas opposé à l'organisation de ces événements mais cela doit impérativement se faire en concertation avec les habitants de la ville ou en exploitant des lieux moins densément habités. La 49e école urbaine de l'ARAU (2018) s'est d'ailleurs penchée, durant une semaine, sur les dangers sanitaires et les nuisances urbaines que génère la pollution sonore et sur les répercussions d'une politique événementielle prônée par les responsables politiques de la Ville de Bruxelles qui vantent les bienfaits des « événements » urbains pour asseoir l'attractivité de la ville dans la concurrence touristique qui les opposerait aux autres villes d'Europe (voir également le projet de *Belgian Beer World* de la Bourse, objet d'un recours de l'ARAU et d'IEB).

1 La Région entend aménager un centre de visiteurs et des foncions annexes dans ses bâtiments de la Place Royale (le BIP).

2 ARAU. Communiqué de presse du 21-12-05.

3 ARAU, IEB et Comité Villa Hermosa, Conférence de presse du vendredi 12-12-07.

4 Archives ARAU, « Compte-rendu de la réunion organisée par le Rideau de Bruxelles et le PBA », 14-01-08.

5 ARAU. Conférence de presse du 07-09-09.

GLOSSAIRE

AAM : ARCHIVES D'ARCHITECTURE MODERNE
CGAM : COMITÉ GÉNÉRAL D'ACTION DES MAROLLES
CRMS : COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES
IEB : INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES
PAD : PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR
PPA : PLAN PARTICULIER D'AMÉNAGEMENT
PPAS : PLAN PARTICULIER D'AFFECTATION DU SOL
PRAS : PLAN RÉGIONAL D'AFFECTATION DU SOL
PRD : PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT
PRDD : PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE
SDRB (AUJOURD'HUI CITYDEV) : SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT POUR LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

CONCEPTION, RÉALISATION ET ÉDITION

ARAU, Atelier de Recherche et d'Action Urbaines asbl
Boulevard Adolphe Max 55
1000 Bruxelles
www.arau.org

Recherches documentaires et rédaction des notices
Loïs Otero Rios

Graphisme
kate houben

Relecture
Marion Alecian
Jean-Michel Bleus
Marc Frère
Michel Godard
Isabelle Pauthier

Crédits photographiques
Malgré tout le soin apporté à la recherche des ayants droit,
les éventuels bénéficiaires n'ayant pas été contactés sont priés
de se manifester auprès de l'ARAU asbl
(info@arau.org)

Impression
Graphius

Achevé d'imprimer en octobre 2019
Dépôt Légal : D/2019/ARAU

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

L'ARAU remercie la Région de Bruxelles-Capitale
pour le soutien accordé à la production de cette publication
anniversaire ainsi qu'aux activités organisées en 2019,
dans le cadre des 50 ans de l'association

FÉDÉRATION WALLONIE-BRUXELLES

Ce travail a également été rendu possible grâce
au soutien structurel de la Fédération Wallonie-Bruxelles,
secteur de l'Éducation permanente

ARAU : 50 ANS DE RECHERCHE ET D'ACTION URBAINES

arau.org

+32 (0)2 219 33 45 – INFO@ARAU.ORG – BD ADOLPHE MAX 55 – 1000 BRUXELLES

ÉDITEUR RESPONSABLE : M. FRÈRE - BD A. MAX 55, 1000 BRUXELLES © ARAU 2019
RÉALISÉ AVEC LE SOUTIEN DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE