La course folle des PADs

Lors de sa mise en place en 2014, le Gouvernement « Vervoort II » annonce, dans sa déclaration de politique régionale, sa volonté de simplifier les procédures urbanistiques, « notamment pour permettre la réalisation des grands projets urbains publics et privés destinés au logement, aux équipements d'intérêt collectif, à la mobilité et aux activités économiques ».

Trois ans plus tard, cette ambition va se traduire par la réforme du COBAT, notamment avec l'introduction d'un nouvel outil, le Plan d'Aménagement Directeur ou PAD, outil régional à portée réglementaire doté de la capacité de déroger à toutes les règles urbanistiques en vigueur. Cet outil censé « diriger », dérégule dans les faits en offrant la possibilité aux promoteurs de déroger à la norme urbanistique ultime qui chapeaute toutes les autres, le Plan régional d'affectation du sol (PRAS) ainsi qu'au Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) qui fixe notamment les hauteurs et profondeurs des constructions et la proportion d'espaces verts dans les projets.

Lors de son adoption, l'outil ne fit l'objet d'aucun recours malgré la désapprobation qu'il suscita d'emblée, associations et citoyens étant pris dans la moulinette de la large réforme du COBAT. Dès 2018, les habitant·es assistèrent à un tir groupé de 10 projets de PAD visant pour la plupart à donner un coup d'accélérateur à des projets qui avaient été antérieurement recalés notamment pour non-conformité à la réglementation.

Pas étonnant, au vu du déni démocratique de la procédure, que la plupart des ces 10 PAD firent l'objet d'une forte mobilisation des habitant·es et des associations, comme ce fut le cas des PADs Porte de Ninove, Loi, Josaphat, Mediapark, Herrmann-Debroux… Quant à la Commission régionale de développement (CRD), elle émit de vives critiques sur tous les PADs. Dès mars 2020, l'opposition qui avait démarré PAD par PAD s'est coalisée au sein du collectif BasLesPADs actif sur toute la Région.

Juillet 2021, à la veille des vacances d'été, nouveau tir groupé : en l'espace d'un mois et demi, pas moins de 5 des 8 PADs déjà soumis à enquête publique passent en deuxième lecture au gouvernement régional (Gare de l'Ouest, Mediapark, Heyvaert, Josaphat, Herrmann-Debroux). Outre le fait que la période est peu propice à la vigilance citoyenne, difficile de se prononcer sur les changements opérés et la prise en compte des critiques de la CRD, dans la mesure où aucune des versions modifiées des différents PADs n'est accessible à l'heure de rédiger ces lignes, pas même les arrêtés adoptés par le Gouvernement, lesquels sont censés motiver expressément sa décision sur chaque point à propos duquel il s'est écarté des observations émises. On notera au passage que cette obligation de motivation, conçue comme un garde-fou par rapport à l'ouverture des vannes réglementaires, est discrètement nichée dans un arrêté d'exécution du COBAT introuvable sur le site de l'administration de l'urbanisme.

Heureusement, la mobilisation anti-PAD ne faiblit pas , elle s'amplifie plutôt et elle engrange des résultats. Certains projets ont dû être modifiés, d'autres sont retardés. La CRD , dans ses avis, a à maintes reprises donné raison aux citoyens et aux associations. Par ailleurs, le contexte de pandémie a chamboulé durablement la manière de vivre en ville et accentué les failles identifiées dans les PADs qui prônent une forte densification s'accompagnant d'une imperméabilisation des sols qui a montré ses limites lors des récentes inondations majeures. Même les acteurs du secteur immobilier se plaignent du manque de sécurité juridique d'un outil qui offre potentiellement le flanc à différents recours.

Le Gouvernement en a très probablement pris conscience, vu qu'il a récemment lancé deux nouveaux chantiers : la réforme du RRU et du PRAS. Là encore, la vigilance des citoyens et associations sera de mise. ■

Inter-Environnement Bruxelles

Bruxelles en mouvements est un bimestriel édité par IEB, fédération des comités de quartier et groupes d'habitants. Ce journal est distribué dans une série de lieux bruxellois, mais vous pouvez également vous abonner pour le recevoir à domicile et par la même occasion soutenir notre démarche.

Consultez notre site pour voir la publication en ligne ainsi que la liste des lieux de dépôt : www.ieb.be
Abonnement annuel (6 nos) : 24 euros

Abonnement de soutien : 64 euros
Versement au compte
IBAN : BE33 2100 0902 0446
BIC : GEBABEBB

Éditeur responsable : Chloé Deligne
Rue du Chimiste 34-36 – 1070 Bruxelles
Impression : Dessain – Mechelen

Graphisme : Élise Debouny, Andreas Stathopoulos

Secrétaire de rédaction : Thyl Van Gyzegem

Collaborateurs : Mohamed Benzaouia, Benoit Coumont, Damien Delaunois, Stéphanie D'Haenens, Olivier Fourneau, Gerald Hanotiaux, Maud Marsin, Martin Rosenfeld, Claire Scohier, Cataline Sénéchal, Mathieu Strale, Mathieu Van Criekingen, Thyl Van Gyzegem

Illustrations : L'équipe d'IEB

ieb inter-environnement bruxelles
Rue du Chimiste 34-36 – 1070 Bruxelles
Tél. : 02 801 14 80 – E-mail : info@ieb.be

Organisme d'Éducation Permanente soutenu par la Fédération Wallonie-Bruxelles
FÉDÉRATION WALLONIE-BRUXELLES

BRUXELLES EN MOUVEMENTS

Bimestriel, Paraît 6 fois par an
Bureau de dépôt : Bruxelles X
P 302402
bpost
PB-PP | B-01148
BELGIE(N) - BELGIQUE
PÉRIODIQUE ÉDITÉ PAR INTER-ENVIRONNEMENT-BRUXELLES, FÉDÉRATION DE COMITÉS DE QUARTIER ET GROUPES D'HABITANTS
N°313 – AOÛT/SEPTEMBRE 2021

« NATURE MORTE » EN VILLE

BALADE ANTI-SPÉCULATIVE AU BORD DU CANAL !

EN BALADES…

SUR LES TRACES COLONIALES DANS LA VILLE BASSE

RUPTURES DE CHARGE

BALADE À LA QUÊTE DE LA MONDIALISATION PAR LE BAS

INTRODUCTION

EN BALADES...

En ces temps étranges, quitter les espaces confinés, abandonner son ordinateur, prendre le large nous titille avec force. Est-ce pour cela que l'équipe d'IEB, plutôt que de vous inviter à plonger le regard dans les colonnes de textes serrés de notre journal, s'est prise au jeu de vous emmener en balade avec le *Bruxelles en Mouvements* sous le bras ?

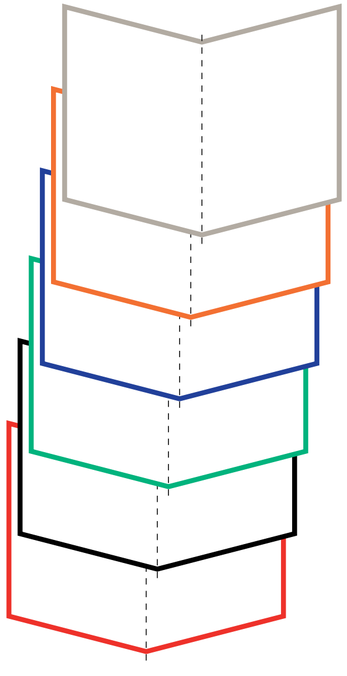
Inter-environnement Bruxelles

Vous ne trouverez pas dans ce numéro de longs développements analytiques mais plutôt des jalons qui explorent Bruxelles sous différents prismes, en surface et en sous-sol, en son centre et à la périphérie, et servent de balises à cinq balades que vous pouvez combiner, certaines à faire à pied ou à vélo mais également en transports en commun. Ni un programme touristique, patrimonial ou historique, même si ces dimensions sont présentes, mais cinq parcours qui remuent les coulisses de la construction de la ville, de ses espaces naturels et de leurs transformations, qui interrogent le pour quoi et pour qui nos territoires sont produits. Chaque balade est assortie d'une carte maison sur double page avec les développements au verso. N'hésitez donc pas à déplier votre journal pour en profiter pleinement !

Pour les balades «nature en ville» et «canal», enfourchez votre bécane (possible à pied aussi mais en plusieurs fois). La balade «nature en ville» emprunte en partie le parcours périphérique de la promenade verte pour contrer la «nature morte» réduite à un rôle de compensation, de service, de loisir, d'attractivité et aller à la rencontre de la nature qui se défend avec ou sans les humains. Tandis que la balade anti-spéculative le long du canal vous convie à découvrir différents projets en cours sous un double prisme : ceux qui contribuent à la gentrification et à la spéculation (canal vu d'en haut) versus ceux qui sont au service des besoins des bruxellois·es et des quartiers comme lieu de vie et de solidarités (canal vu d'en bas).

Ensuite, vous pouvez abandonner votre vélo, et partir à pied de la gare du Midi pour une balade assez courte qui vous fera traverser Cureghem pour mettre en lumière la mondialisation par le bas dans ce quartier populaire riche en filières économiques et commerciales. Ici c'est la diversité des parcours migratoires qui permet de connecter des espaces au sein de filières marchandes (voitures, textiles, viandes...). Si vos pieds sont encore vaillants et votre curiosité pas encore rassasiée, vous pouvez aisément rejoindre le centre ville à la recherche des traces coloniales dans la ville basse évoquant le circuit des bananes, du chocolat, l'exploitation minière... et la production du karabougia !

Pour vous reposer, il ne vous restera plus qu'à sauter dans un tram et découvrir le plaisir des «ruptures de charge» engendrées par la réorganisation des transports en commun du Pentagone et de la moyenne ceinture en lien avec les projets de nouvelles lignes de métro. À faire un jour de pluie à l'abri des transports publics pour autant que votre temps d'attente ne soit pas trop long ! ■



Démontez votre BEM et partez en balade avec la carte de votre choix !

BRUXELLES EN MOUVEMENTS, C'EST AUSSI DES CAPSULES VIDÉOS !

Retrouvez-les sur notre site dans la rubrique publications :
https://www.ieb.be/spip.php?page=videos

LE BEM, C'EST PAS UN CADEAU !

Lire *Bruxelles en mouvements* est un plaisir – voire une consolation – qui se partage ! Une information située, des dossiers fouillés sur l'actualité bruxelloise en urbanisme et environnement, une lecture sociale de la ville, une collaboration étroite entre permanents et bénévoles, une dynamique collective... Soutenez-nous en vous abonnant ou en abonnant un·e ami·e : cadeaux d'anniversaire, de famille, ou tout simplement d'amitié !

[coupon à renvoyer à Inter-Environnement Bruxelles] *

1. ❒ **Je m'abonne** / ❒ j'abonne un·e ami·e à Bruxelles en Mouvements
[...et je fais ça en ligne ➪ www.ieb.be/Abonnez-vous-a-Bruxelles-en]

2. ❒ **pour un, deux, trois,** _ _ an(s)
❒ 24 € pour 6 numéros/an
❒ 34 € à l'étranger pour 6 numéros/an
❒ 64 € pour 6 numéros/an (24 € abonnement + 40 € d'amour avec déduction fiscale)
❒ à la vie, à la mort (= domiciliation)

3. ❒ **Je verse la somme de** _ _ _ _ € sur le compte d'IEB, avec la mention *«Abonnement BEM»* + nom et prénom de l'abonné·e
IBAN : BE33 2100 0902 0446 / BIC : GEBABEBB

❒ [Mandat de domiciliation] J'accepte votre offre et mandate IEB pour débiter une fois l'an mon compte bancaire du montant annuel de mon abonnement. Je peux mettre fin à mon abonnement par simple notification à ma banque.

4. Nom & Prénom : _ _ _ _

A. « NATURE MORTE » EN VILLE

Stéphanie D'Haenens, Maud Marsin et Cataline Sénéchal (IEB)

Parler de «nature morte» pourrait sembler un rien provocateur pour décrire les velléités des autorités régionales à restituer le vert au cœur du gris ou à préserver peu ou prou le vert existant dans ou en bordure de la ville-région. Si l'image de «nature morte» s'est imposée à nos consciences c'est davantage dans une approche métaphorique, en référence au genre artistique, principalement pictural, que par pure dénégation. La «nature morte» représente des éléments inanimés (aliments, fruits, fleurs, gibiers, plantes, cabinets de curiosité...) organisés, mis en scène dans le cadre défini par l'artiste, qui, en fonction du temps et du milieu où il vit, les charge d'allusions spirituelles et de symboles.

Le rêve d'une Babylone bruxelloise, construite en hauteur avec balcons, terrasses et toits végétalisés anime urbanistes, architectes et politiciens de la «ville intelligente» de demain. La nature en ville, objet de désir, de convoitise, promesse d'échappatoire à la morosité du gris, se consomme telle une denrée rare et prisée. Le vert est par ailleurs une valeur immobilière sûre, un produit d'investissement : il annonce la hausse des loyers.

La crise sanitaire et écologique que nous «traversons» prouve, s'il le fallait encore, le lien consubstantiel, indivisible, humain-nature. À défaut d'intégrer cette équation dynamique du vivant, dont l'humain est une espèce parmi d'autres, la «nature» restera dans ce lien d'exploitation que l'humain entretient avec le vivant, objet d'observation, de compensation, de service, de loisir, d'attractivité...

«Compenser l'absence ou la destruction de biotopes sur la parcelle en créant de nouveaux milieux propices au développement de la biodiversité» ne remplacera nullement la biodiversité anéantie[1]. Adopter une *«résolution pour la végétalisation des bâtiments publics bruxellois»*[2] sans repenser la stratégie à l'œuvre de la densification du territoire de la région ne permettra pas d'endiguer la hausse projetée des températures consécutives au dérèglement climatique. Bruxelles aurait perdu en deux décennies 14% de surface verte selon diverses études. La région compte au total environ 8.000 hectares d'espaces verts – qu'il s'agisse de parcs, de bois, de la forêt de Soignes, de cimetières, de terrains de sport, etc., dont 70% se trouvent en périphérie, contre 10% au centre-ville. Un Bruxellois sur cinq n'a pas accès à un espace vert à proximité de son domicile. En chiffres absolus, 264.000 habitants se trouvent dans une zone de carence en espaces verts. Le redéploiement de la nature et des espaces verts de qualité en centre-ville, dans les quartiers densément bâtis, est socialement indispensable.

La haute technologie, et le coût qu'elle représente, nécessaire à l'entretien d'une façade verte ou à l'agriculture hors sol, est, au sens premier «nature morte». C'est une nature immobile, survivaliste, objet de «compensation» soumise à de savants calculs de «coefficients de biotope par surface». C'est une nature dont le développement répond à une logique rentable : elle devient un «service écosystémique» rendu aux humains voraces en matières premières, en air, eau, sols... Capturant le CO_2, abaissant la température des surfaces minérales, absorbant les eaux pluviales et réduisant les conséquences désastreuses de l'imperméabilisation des sols.

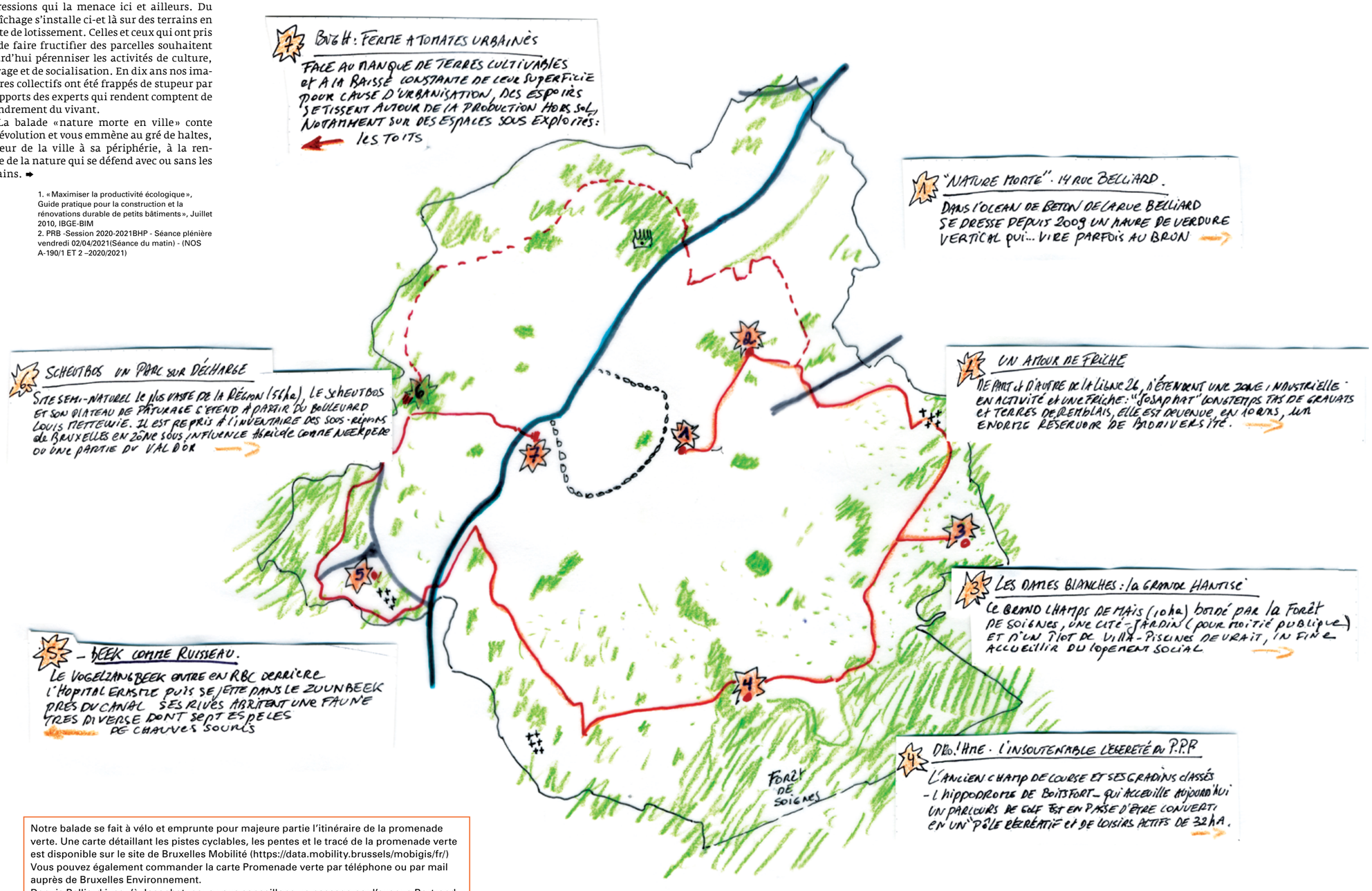
La «végétalisation» du gris vient ici au secours de la densification de la ville et du grignotage constant de ses espaces verts et intérieurs d'îlots, friches et terres cultivées, zones «Natura 2000», que ce soit pour la construction d'immeubles au coeur du vert-couleur-haut-de-gamme, ou pour aspirer le monde hors du gris, l'aérer le temps d'une respiration dans un vert-événementiel. Là où nous en sommes aujourd'hui, une logique de compensation ne peut plus autoriser davantage le saccage de l'existant.

De nos jours, la nature en ville a ses cabinets de curiosité, ses «sanctuaires» où les espèces sont comptées, répertoriées et «réservées», bannière brandie pour contrer toute construction qui viendrait mettre à sac une biodiversité en réduction constante à l'échelle planétaire.

L'appréciation de la nature a évolué avec les pressions qui la menace ici et ailleurs. Du maraîchage s'installe ci-et là sur des terrains en attente de lotissement. Celles et ceux qui ont pris soin de faire fructifier des parcelles souhaitent aujourd'hui pérenniser les activités de culture, d'élevage et de socialisation. En dix ans nos imaginaires collectifs ont été frappés de stupeur par les rapports des experts qui rendent comptent de l'effondrement du vivant.

La balade «nature morte en ville» conte cette évolution et vous emmène au gré de haltes, du cœur de la ville à sa périphérie, à la rencontre de la nature qui se défend avec ou sans les humains. ➡

1. «Maximiser la productivité écologique», Guide pratique pour la construction et la rénovations durable de petits bâtiments», Juillet 2010, IBGE-BIM
2. PRB -Session 2020-2021BHP - Séance plénière vendredi 02/04/2021(Séance du matin) - (NOS A-190/1 ET 2 –2020/2021)



Notre balade se fait à vélo et emprunte pour majeure partie l'itinéraire de la promenade verte. Une carte détaillant les pistes cyclables, les pentes et le tracé de la promenade verte est disponible sur le site de Bruxelles Mobilité (https://data.mobility.brussels/mobigis/fr/) Vous pouvez également commander la carte Promenade verte par téléphone ou par mail auprès de Bruxelles Environnement.
Depuis Belliard jusqu'à Josaphat, nous vous conseillons un passage par l'avenue Bertrand et ses arbres menacés. Depuis Josaphat, après quelques coups de pédales, vous pourrez rejoindre la promenade verte à hauteur du square S. Hoedemaekers. Vous devrez la quitter à hauteur des étangs Mellaerts pour rejoindre l'avenue des Dames blanches. Vous pourrez la reprendre ensuite au Rond Point du Souverain et la suivre tout le long pour les étapes suivantes. Du Scheutbos, vous pourrez rejoindre le site des Abattoirs d'Anderlecht par l'avenue Prince de Liège, puis Herbette et Birmingham.

1 NATURE MORTE

Dans l'océan de béton de la rue Belliard se dresse, depuis 2009, un havre de verdure vertical qui vire parfois au brun. La façade du 14 rue Belliard est l'œuvre de Patrick Blanc, botaniste français, et son système breveté, utilisé notamment pour la façade du Quai Branly à Paris.

Elle témoigne d'un temps où l'on plaçait beaucoup d'espoirs dans ces jardins verticaux : renforcement de la biodiversité et des couloirs écologiques, amélioration de la qualité de l'air, agrément visuel de choix, etc. Mais le concept n'est pas sans contrainte. En effet, le support est généralement constitué de feutre ou de fibres de coco, matériaux légers et inertes qui retiennent très peu d'eau et de nutriments. Un réseau high-tech de goutte-à-goutte programmé au millilitre se cache donc sous la composition végétale. Greenwashing ou logique de compensation pure, ces murs se montrent décidément d'une durabilité discutable et d'un coût d'exploitation certain. Le système s'avère d'une grande fragilité. Ainsi, en 2014, malgré une garantie de vie de 30 ans, la façade de la rue Belliard a subi les affres de sa dépendance totale à la technologie. Une coupure d'électricité et donc d'irrigation régulière a livré la végétation aux assauts du soleil. Privée d'un substrat rétenteur d'eau où plonger ses racines, celle-ci fut tuée presque sur le coup. Coût du retour à la vie? Entre 60 000 et 70 000 euros.

Par ailleurs, il semble que finalement, ces murs végétaux ne participent pas activement à l'amélioration de la qualité de l'air, et très peu aussi à favoriser la biodiversité en ville. Ils nécessitent un entretien strict notamment pour la maintenance de la «machinerie» qui supporte les installations. Reste donc le charme esthétique discutable d'une flore déconnectée du sol, incapable de s'abreuver d'eau de pluie et à la merci d'une technologie coûteuse et faillible devant lui administrer au goutte à goutte un liquide nutritif.

> Une coupure d'électricité et donc d'irrigation régulière a livré la végétation aux assauts du soleil.

2 UN AMOUR EN FRICHE

De part et d'autre de la ligne 26, s'étendent une zone industrielle en activité et une friche: «Josaphat». Longtemps tas de gravats et terres de remblais, elle est devenue, en dix ans, un énorme réservoir de biodiversité. Alors que les effets du changement climatique se font sentir et que les discours sur la «ville durable» appellent à l'utilisation rationnelle des ressources et des espaces, c'est pourtant la construction d'un énorme écoquartier, annoncé comme exemplaire, qui menace cet espace non bâti, vert et ouvert.

Sur ce terrain public acquis en 2006 par la Région et géré par la SAU, un premier PAD mis à l'enquête publique en 2019 prévoyait pas moins de 1 600 logements dont 55 % privés et 45 % publics pour seulement 22% de logements sociaux. Le texte a, dans l'intervalle, été révisé suite aux nombreuses réclamations introduites lors de la précédente enquête publique et des mobilisations. Ainsi, outre la densité excessive et le manque d'ambitions environnementales, les milliers d'observations réalisées par les naturalistes et consignées sur le site Observations.be n'avaient tout bonnement pas été prises en compte.

La friche Josaphat est désormais devenue emblématique tant du combat pour l'écologie que pour la démocratie urbaine. Depuis fin 2020, des associations et collectifs se mobilisent pour présenter des plans alternatifs étudiés avec l'expertise du terrain (plan B Josaphat). La Région va-t-elle passer en force pour rentabiliser son investissement? Une seconde enquête publique se tiendra à la rentrée. Les défenseures et défenseurs de la friche déplorent d'ores et déjà la présentation d'un plan ficelé qui ne laissera pas de marge à la voix des habitant·es.

Plus d'infos sur le site de *Sauvons la friche Josaphat* : http://www.sauvonslafrichejosaphat.be

3 LES DAMES BLANCHES, LA GRANDE HANTISE

Ce grand champ de maïs (10 ha) bordé par la forêt de Soignes, une cité-jardin (pour moitié publique) et d'un îlot de villas-piscines devrait, in fine, accueillir du logement social. Pour la SLRB, propriétaire et maître d'ouvrage, il deviendrait *«un quartier écologique et exemplaire sous la forme d'une cité-jardin du xxie siècle»* qui comporterait *«1/3 de logements sociaux locatifs, 1/3 de logements moyens locatifs et 1/3 de logements moyens acquisitifs.»*

Woluwé-Saint-Pierre figure parmi le top cinq des communes de la région les moins équipées avec ses 4,85 logements sociaux pour 100 ménages. Or, en 2000, la commune a publié son propre PPAS, destinant la parcelle à 132 logements majoritairement de haut standing. Le premier round a été remporté par la commune en 2016, en maintenant le statut quo : le champ de maïs.

Depuis lors, les loyers bruxellois ne font qu'augmenter – rappelons que le loyer médian d'un appartement une chambre (650 euros) correspond à plus de 70 % du revenu d'intégration sociale... Il importe donc de construire davantage de logements sociaux.

> Woluwé-Saint-Pierre figure parmi le top cinq des communes de la région les moins équipées avec ses 4,85 logements sociaux pour 100 ménages.

En 2021, la Région et la SLRB tentent de débloquer le dossier. Ce champ, consacré actuellement à la monoculture de maïs, potentiellement soutenu par des pesticides, destiné à l'alimentation du bétail, n'est franchement pas très hospitalier pour la biodiversité. Certes, Bruxelles perdrait encore un champ – toutefois classé zone résidentielle par le PRAS. Cependant une cohabitation de logement sociaux, d'espaces pensés comme couloirs de biodiversité, de zones réellement perméables à l'eau et de potagers, pourrait, in fine, améliorer à la fois la vie des humains et des non humains sur le site des Dames blanches.

4 DRO!HME : L'INSOUTENABLE LÉGÈRETÉ DU PPP

L'ancien champ de courses et ses gradins classés – l'Hippodrome de Boitsfort – qui accueille aujourd'hui un parcours de golf, est en passe d'être converti en un «pôle régional récréatif et de loisirs actifs» de 32 ha. Droh!me. Le plus grand Melting Park d'Europe! En 2012, la Région, propriétaire des lieux, lance un appel d'offre remporté par Droh!me invest, filiale de VO Group, qui dispose aujourd'hui d'une concession de 15 ans renouvelable (un partenariat public-privé dont les clauses sont impénétrables), pour développer et exploiter le site en lisière de Forêt de Soignes. La Région a approuvé les lignes directrices du projet durant l'été 2015, tandis que FEDER a injecté une subvention de 3,15 millions d'euros au projet. Outre le golf, on y trouvera une multitude d'équipements de loisirs et sportifs au côté d'une maison de la forêt (gérée par Bruxelles Environnement) – lieu de sensibilisation, d'éducation au respect de l'environnement.

Ici, c'est encore l'ampleur des réaménagements qui est incompatible avec la préservation écologique de la zone. La Forêt de Soignes est en effet «classée» depuis 1959, protégée en outre par la législation de l'UE (Natura 2000) et depuis 2017 comporte certaines parties inscrites au patrimoine mondial de l'UNESCO. Nuisance sonore et lumineuse, atteintes à l'écosystème de la Forêt, croissance et gestion du trafic automobile généré autour du site... Les riverains, comités d'habitants et associations de défense de l'environnement n'ont de cesse de réclamer des modifications au projet, notamment concernant les constructions de la plaine de jeux, et de la maison de la Forêt en zone Natura 2000 et du parking (270 m² d'imperméabilisation du sol).

En mai 2019, contournant l'arrêt du Conseil d'État qui avait suspendu en extrême urgence le permis d'urbanisme autorisant le réaménagement du parking, le gouvernement bruxellois a adopté un arrêté modifiant la carte des affectations du sol du plan régional... transformant la parcelle de zone forestière à zone d'équipements collectifs. Fin 2020, le gouvernement, pressé par la critique citoyenne, a adopté un nouveau Masterplan qui redistribue les rôles entre le service public et la SA Drohme, allonge de 5 ans la concession et assure une reprise en charge par l'opérateur public d'une partie des activités... Celles qui coûtent de l'argent et n'en rapportent pas (réaménagement du parking, Maison de la forêt, restauration de bâtiments historiques, aménagements de sanitaires publics...).

Une saga – à suivre – qui illustre une fois de plus la primauté donnée à la rentabilisation d'un projet privé plutôt qu'à la préservation/restauration d'un patrimoine commun (la forêt) pour tous et toutes.

> À Neerpede et ses environs directs, quelques fermes de maraîchage ou d'élevage tentent d'exister entre les terrains de sports, les parcs, étangs/bassins d'orage et les grands jardins des villas.

5 BEEK COMME RUISSEAU !

Le Vogelzangbeek entre en Région de Bruxelles-Capitale derrière l'hôpital Erasme puis se jette dans le Zuunbeek près du canal de Bruxelles-Charleroi. Ses rives abritent une faune très diversifiée dont sept espèces de chauves souris. Sa rive gauche est classée «réserve Natura 2000» depuis les années 70. Consulter Bruciel.be vous permettra d'en comprendre l'intérêt. Auparavant agricole, la zone s'est densifiée à vue d'œil depuis une quinzaine d'années, notamment à la faveur de sa connexion au métro : le campus de l'ULB s'étend, la route de Lennik voit pousser immeubles à appartement et zone d'entreprise, les potagers et prairies de la rue du Zuun ont vu arriver IKEA, les Petits Riens, et... un essai d'éolienne de 140 m pour Coca-Cola.

La prochaine tentative de bétonisation est dans les mains du para-public : sur la parcelle du Meylemeersch, ancienne ferme et prairie bordant la réserve. Citydev et la Régie fédérale des bâtiments ont lancé un appel d'offre pour un Master plan comprenant, notamment, la construction de 39 000 m² de bureau pour Sciensano. Or, beaucoup d'entreprises ont instauré le télétravail. À l'heure où le vide locatif menace les complexes de bureaux, ces nouvelles constructions sont-elles vraiment nécessaires?

Meylemeersch et sa ferme en ruine questionne aussi l'extension constante de la ville, qui grignote le Payottenland, grenier historique de Bruxelles. À Neerpede et ses environs directs, quelques fermes de maraîchage ou d'élevage tentent d'exister entre les terrains de sports, les parcs, étangs/bassins d'orage et les grands jardins des villas.

Plus d'infos sur ccnvogelzangcbn.be

LISTE DES ABRÉVIATIONS

- PRAS : Plan Régional d'Affectation du Sol
- PPAS :Plan Particulier d'Affectation du Sol
- RRU : Règlement Régional d'Urbanisme
- PAD : plan d'Aménagement Directeur
- SAU (Société d'Aménagement Urbain)

6 SCHEUTBOS: UN PARC SUR DÉCHARGE

Site semi-naturel le plus vaste de la Région (56 ha), le Scheutebos et son plateau de pâturage s'étend à partir du Boulevard Louis Mettewie. Il est repris à l'inventaire des sous-régions de Bruxelles en zone «sous influence agricole» (comme le Neerpede ou une partie du Val d'Or). Le site est divisé en deux espaces : au sud et à l'est un parc aménagé dans les pentes de la vallée, au nord et à l'ouest, des pâturages sur le plateau, classé en 1997, porte d'accès au Pajottenland. On y observe une avifaune variée sédentaire ou de passage et une diversité rare d'espèces végétales.

En 1992, 6 ha aux allures de terrain vague (une décharge) furent cédés par bail emphytéotique de la commune à la Région en vue de l'aménagement d'un parc ordonné le long du bd. L. Mettewie et de l'av. M. Van Hemelrijk. Inauguré en 1995, il offre 2 plaines de jeux, 24 jardins potagers, des pelouses, des prés, des friches, un verger d'anciennes variétés... et une vue panoramique sur Bruxelles en son point culminant. Côté campagne, ce parc régional se prolonge par le site classé de 50 ha en réserve naturelle. On le traverse d'est en ouest vers Dilbeek, transition entre la ville et la campagne.

L'histoire de ce bout de terre atteste d'un grignotage constant de sa superficie au profit de l'urbanisation dès le xixe siècle : voûtement des ruisseaux affluant vers le Molenbeek, constructions de l'hospice de la Cité Joyeuse, de l'athénée flamand et des immeubles-barres... Dans les années 1960, un plan d'aménagement prévoyait même son lotissement complet, recalé dans les années 1990 par un projet d'espace vert sous sa forme actuelle.

La destruction des espaces verts de Molenbeek, longtemps vivier de cultures vivrières est la conséquence d'une logique spéculative. Les édiles communaux répondaient ainsi aux demandes des industriels qui voulaient y installer leurs fabriques et leurs machines à vapeur, à proximité du canal fraîchement inauguré (1832).

Pour aller plus loin : «Molenbeek, une commune bruxelloise», Les Cahiers de la Fonderie n°33, décembre 2005

> En 1992, 6 ha aux allures de terrain vague (une décharge) furent cédés par bail emphytéotique de la commune à la Région.

7 BIGH – FERME À TOMATES

Face au manque de terres cultivables et à la baisse constante de leur superficie pour cause d'urbanisation, des espoirs portent sur la production hors-sol, notamment sur ces espaces sous-exploités : les toits. À Bruxelles, la stratégie régionale Goodfood vise à couvrir pas moins de 30% des besoins alimentaires régionaux d'ici 2035.

> Souvent présentées comme une compensation à la perte de terres arables, elles ne peuvent pourtant pas actuellement se substituer à des cultures sur – et dans – le plancher des vaches

Ainsi, 4 000 m² sur le toit du Foodmet à Anderlecht (BIGH), 360 m² de l'Urban Farm sur le toit du Delhaize de Boondael... Que peut-on réellement attendre de ces infrastructures encore à l'état d'expérimentation? Plusieurs possibilités s'offrent à la culture sur toits : l'hydroponie, cultiver sur une couche de substrat placée dans des bacs ou directement sur la surface moyennant une protection étanche. Souvent, il faudra renforcer la structure du bâtiment. L'hydroponie permet de cultiver hors sol certains végétaux sur un substrat inerte, irrigué de manière contrôlée par de l'eau enrichie des nutriments nécessaires aux plantes pour s'épanouir. Ils peuvent être d'origine chimique ou animale dans le cas d'une conciliation avec un élevage de poissons. C'est le choix commercial de Bigh, qui combine pisciculture de bar rayé, culture de tomates et plantes aromatiques en pot. Le modèle semble rentable – grâce à un savant calcul d'aide régionale via l'emploi subventionné, de sa promotion comme vitrine du high-tech. Mais sa production étiquetée «locale» dans une chaîne de grand supermarché est loin de satisfaire 30 % des appétits de la Région.

Actuellement les nombreux intrants nécessaires et les conditions de production – nature de sol et profondeur limitée – restreignent les variétés qui permettent la création d'une forte valeur ajoutée (plantes aromatiques, légumes feuilles...). Souvent présentées comme une compensation à la perte de terres arables, elles ne peuvent pourtant pas actuellement se substituer à des cultures sur – et dans – le plancher des vaches, ni d'un point de vue productif, ni du point de vue de leur accessibilité, strictement restreinte.

Enfin ces nouvelles formes de cultures potagères contribuent à inscrire le maraîchage dans l'économie de marché. ■

B.
UNE BALADE ANTI-SPÉCULATIVE AU BORD DU CANAL !

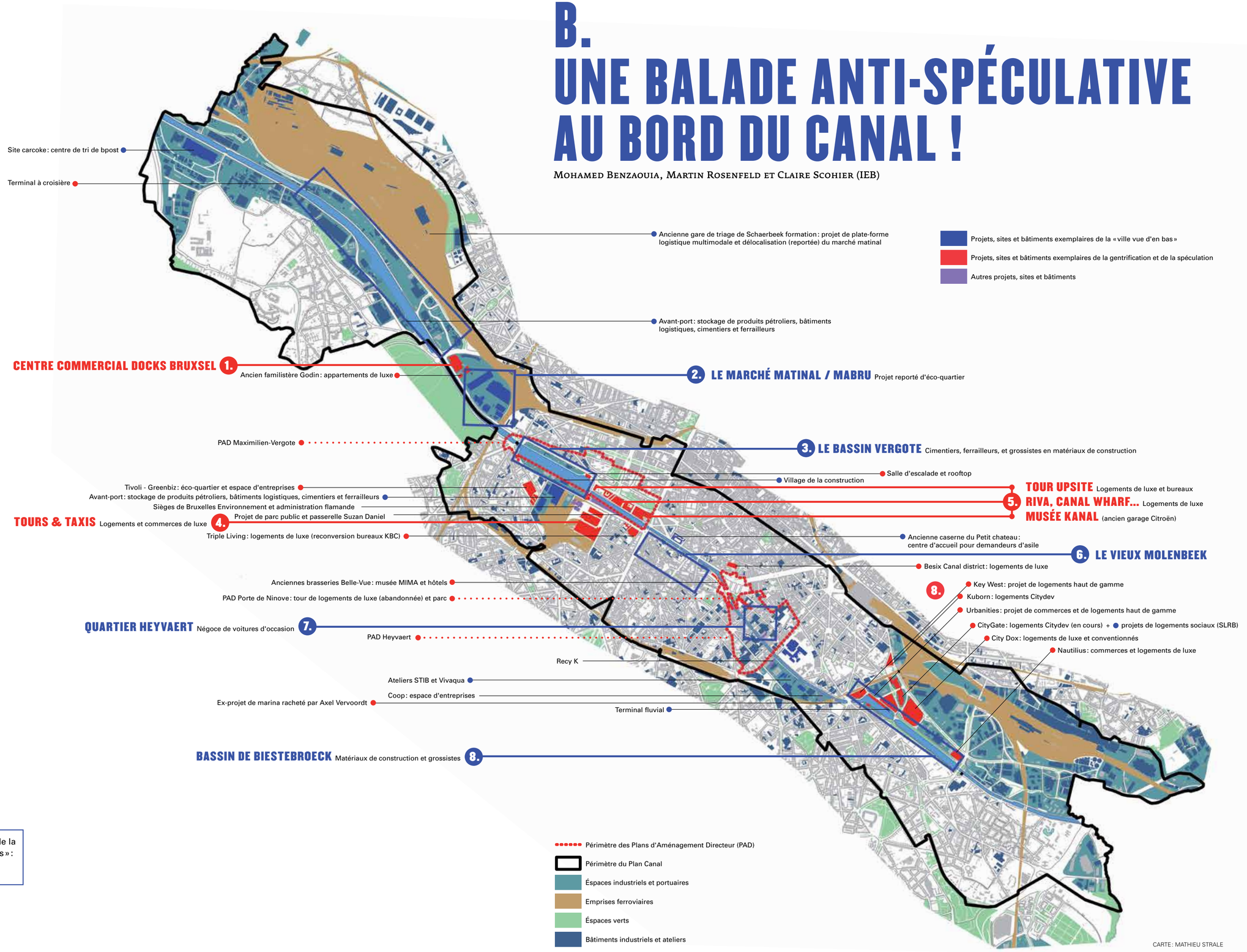
Mohamed Benzaouia, Martin Rosenfeld et Claire Scohier (IEB)

Le canal de Bruxelles est un lieu historique de promenade. En effet, au début du XVIIIe siècle, il était bordé par l'Allée Verte, première artère bruxelloise conçue comme espace de déambulation favorite pour la bourgeoisie. Néanmoins, sa vocation première consiste à transporter des marchandises et aussi des personnes. En 1561 lorsque le canal de Willebroeck fut inauguré pour rejoindre Anvers, il s'agissait de trouver une ligne plus directe que les nombreux méandres de la Senne. Désormais, il était possible de rejoindre Anvers en un jour au lieu d'une voire plusieurs semaines! Près de trois cents ans plus tard, c'est le développement industriel qui lui donnera plus ou moins sa morphologie actuelle par le creusement du canal de Charleroi finalisé en 1832, portant sa traversée de Bruxelles à 14 km. En 1970, le canal permettait encore de transporter 14 millions de tonnes de marchandises. De quoi libérer nos voiries de nombres de camions. Dans les années 90, ce chiffre chute à 5 millions pour regrimper progressivement aujourd'hui à 7 millions. Il est clair que les jeux fonciers et les rapports de force qui opèrent dans l'espace du canal depuis les années 2000 tendent à accentuer le recul des activités logistiques à Bruxelles et à exercer une pression sur les zones d'activités portuaires.

Il n'aura pas échappé aux bruxellois·es que les nombreux terrains bordant le canal, destinés jusqu'il y a peu à accueillir des activités économiques utilisant ou non la voie d'eau, sont affectés aujourd'hui à des fonctions culturelles et de loisirs (Musée Kanal), de commerces (Docks Bruxsel) et de logements haut de gamme (Up Site). Ce mouvement de transformation a démarré avec l'arrivée de la KBC en 1998, de Bruxelles les Bains en 2002, la rénovation de Tour et Taxis à partir de 2009, et la finalisation de la plus haute tour de logements de luxe (140 m de haut réalisée par Atenor) en 2014. Une pression exogène que nous légenderons dans cette balade (en bleu) comme «le canal vu d'en haut», celui des promoteurs et des convoitises qui en font aujourd'hui un lieu de rente, de spéculation ou de consommation. Les territoires qui bordent le canal sont alors présentés comme des quartiers ghettos à revitaliser, des friches industrielles à reconquérir par les pouvoirs publics, les promoteurs, les créatifs et les touristes de tout poil.

Notre souhait est de mettre en miroir le versant moins visible et anti-spéculatif du canal, que nous légenderons (en rouge) comme «le canal vu d'en bas», celui des habitant·es, des travailleurs·euses, avec ses quartiers populaires comme lieu de vie, d'accueil, de solidarités et de ressources, avec ses vastes terrains connectés à la voie d'eau pour accueillir des entreprises et jouer un rôle d'approvisionnement de la ville en matériaux et marchandises.

De quoi imaginer un parcours à réaliser à pied ou à vélo au fil du canal pour revisiter son histoire mais aussi éclairer les mutations profondes qui le traversent depuis le début des années 2000. ➡



N'hésitez pas également à visionner, en complément de la balade, nos trois capsules vidéos «Le canal vu d'en bas»: **https://www.ieb.be/Le-canal-vu-d-en-bas-episode-1-Contre-une-gentrification-d-entreprises**

1. DE GODIN À DOCKS BRUXSEL

Partez du Pont Van Praet, au Nord de Bruxelles : en rive gauche[1] vous observez le domaine royal. Juste en face, sur le Quai des Usines, en rive droite, vous voyez la grande coupole du centre commercial Dock Bruxsel. Celui-ci a ouvert ses portes en 2016 après plusieurs années de lutte acharnée à son encontre menée par des associations et des habitants[2]. Il faut dire qu'avant l'érection de ce centre commercial de 44 000 m², vous aviez ici les anciennes poêleries Godin, une fabrique de poêles en fonte érigée en 1858 par Jean-Baptiste Godin, un entrepreneur utopiste fouriériste. Frappé par la dureté de la condition ouvrière, l'impossibilité d'avoir un logement décent et l'absence d'hygiène, Godin développe le principe de la coopérative de production. Chaque travailleur est membre de la «Société du Familistère» et les ateliers sont complétés par du logement, une école, un lavoir, un potager... Le projet de centre commercial a balayé cet ensemble industriel dont il ne reste que le Familistère, classé, ancien corps de logement ouvrier qui abritait 72 appartements. Il appartenait au CPAS de la Ville de Bruxelles qui devait y construire des logements sociaux. Mais en 2019, le CPAS a revendu le bâtiment à un promoteur pour y développer 60 appartements haut de gamme.

1. La rive gauche est celle à gauche du canal si on regarde vers le Nord de Bruxelles. Si vous regardez vers le Sud, elle se trouve de votre côté droit.
2. Lire le communiqué de presse des associations : https://www.ieb.be/Un-centre-commercial-n-a-pas-sa

2. LE MARCHÉ MATINAL (MABRU)

Juste à côté de Docks Bruxsel, vous avez le marché matinal, le Mabru qui s'est installé là en 1973 après avoir quitté la Grand Place où il était considéré comme une source de nuisance quotidienne. C'est le plus grand marché de gros de Bruxelles. Il accueille environ 120 grossistes en fruits et légumes, viande, poisson, produits laitiers qui s'approvisionnent notamment auprès de producteurs locaux. 40 % des marchandises échangées sont destinées à l'horeca et aux épiceries bruxelloises. Jusqu'il n'y a pas si longtemps, le Mabru était encore connecté à la voie ferrée située juste derrière le site. Un atout qui aurait dû être préservé lorsque l'on sait que chaque semaine 8 à 10.000 tonnes de marchandises sont échangées sur le site (4.000 entrées et sorties de véhicules hebdomadaires). Malgré ce rôle nourricier central, la Région envisageait de le déplacer vers le nord, sur le site de Schaerbeek-Formation pour le remplacer par des logements et des bureaux. Ce déménagement aurait inévitablement comme conséquence un accroissement du nombre de kilomètres parcourus en éloignant le marché de ses clients. Heureusement, ce projet est reporté jusqu'à au moins 2042.

En 2015, Extensa rachète la totalité du site de Tours et Taxis pour la somme de 30 millions d'euros pour une valeur à la revente après construction estimée à 1 milliard d'euros, soit 33 fois plus !

3. LE BASSIN VERGOTE

Vous poursuivez votre balade pour arriver sur le Pont De Trooz d'où votre regard peut embrasser le bassin Vergote qui se prolonge jusqu'au Pont des Armateurs. Le bassin Vergote est un des grands pôles logistiques du canal avec ses 12 ha de superficie et une profondeur accessible aux navires de mer. Bordé de 1.800 m de quais permettant le chargement et déchargement des péniches, il accueille principalement des entreprises liées au secteur de la construction rassemblées dans le nouveau «village de la construction». Votre regard ne peut pas rater le monceau de carcasses métalliques en rive droite, c'est l'entreprise Stevens qui traite 40 % des carcasses de voitures bruxelloises. Elle a l'avantage d'être proche du centre-ville, ce qui est un enjeu essentiel pour limiter l'impact du «dernier kilomètre», c'est-à-dire le tout dernier maillon de la chaîne logistique permettant d'atteindre le destinataire final. Le «dernier kilomètre» demandant une distribution beaucoup plus fine, il est généralement responsable d'une partie importante des nuisances et des émissions de CO2. Or, l'approvisionnement par voie d'eau émet 5 fois moins de CO2 que le transport routier.

Si l'intérêt d'un espace logistique connecté à la voie d'eau et proche du centre n'est plus a démontrer, son maintien se heurte pourtant à une série de tensions. Particulièrement avec les nouveaux occupants des projets résidentiels se multipliant le long du canal. Il suffit de penser aux occupants de la tour de luxe Up Site en rive droite, surplombant le ballet matinal des camions bétonnière en route vers les chantiers bruxellois. Alors que ces tensions risquent d'augmenter encore avec la densification du site de Tour et Taxi, il ne faut pas perdre de vue l'intérêt qu'un espace logistique comme le bassin Vergote apporte à Bruxelles.

4. TOURS ET TAXIS[3]

À hauteur du bassin Beco, en rive gauche, on ne peut manquer l'ensemble de Tours et Taxis. Installé sur d'anciens terrains humides, ceux-ci servaient autrefois de pâturage aux chevaux de la Pose impériale fondée au XVIe siècle par la famille italo-allemande Thurn und Taxis. À la fin du XIXe, la forte augmentation des échanges commerciaux engorge le port intérieur de Bruxelles. La ville et le département des chemins de fer s'intéressent dès 1873 au site. À partir de là, l'urbanisation se réalisera progressivement avec la construction de l'Entrepôt royal, des entrepôts de stockage de marchandises et de l'Hôtel des douanes. Dans le même temps, la SNCB y construit une nouvelle gare de marchandises. Dès 1911, l'ensemble de la vie économique bruxelloise liée au transport et à l'entreposage des marchandises se déplace vers le site de 37 hectares.

Avec la levée progressive des barrières douanières européennes, la raison d'être du dépôt des douanes va disparaître tandis que le développement du transport routier met à mal l'activité maritime et ferroviaire. En 2001, le site est vendu par la SNCB et le port de Bruxelles à Leasinvest du groupe immobilier Ackermans van Haaren et Robelco qui fondent Project T&T. En 2015, Extensa rachète la totalité du site pour la somme de 30 millions d'euros pour une valeur à la revente après construction estimée à 1 milliard d'euros, soit 33 fois plus !

La Région bruxelloise approuve en 2008 un schéma directeur qui préconise 20 % de logements sociaux et un minimum de 30 % de logements moyens sur le site T&T. En 2017, le gouvernement bruxellois adopte le Plan particulier d'affectation du sol (PPAS) T&T qui revient sur les acquis du schéma directeur, obtenu suite aux mobilisations, en imposant «minimum 30 % de logements moyens et un objectif de "mixité sociale"».

3. Prenez connaissance de la déclaration des associations et des habitants : https://www.ieb.be/IMG/pdf/tourettaxis-info_juin17.pdf

5. UPSITE – CANAL WHARF – MUSÉE KANAL

Face à Tours et Taxis, trône désormais la tour UpSite avec ses 140 m de haut pour 41 étages d'appartements de très haut standing à la tête du bassin Vergote. Elle prend place sur l'ancien site Delhaize installé à cet endroit en 1907. Mi-2000, la société Atenor achète la parcelle pour 20 millions d'euros, largement au-dessus du prix du marché pour un terrain portuaire. Trois ans plus tard, la Ville de Bruxelles vote un PPAS autorisant un changement d'affectation et imposant, fait historique, un gabarit minimal de 100m pour la construction d'une tour de logements. Le projet suppose la destruction totale des 40 000 m² d'entrepôts Delhaize. En 2013, IEB analysera le bilan CO2 du projet UP-site : les performances énergétiques du nouveau bâtiment sont à ce point médiocres qu'il n'est pas possible de compenser l'énergie grise contenue dans les bâtiments détruits et reconstruits. Up Site constitue la première gated community verticale de Bruxelles avec piscine, hammam et cinéma. Une bonne partie de ces habitations, notamment loués sur AirBnB, sont des produits financiers avant d'être des lieux de vie[4].

À ses côtés, un ancien bâtiment industriel a laissé place au projet « Canal Wharf » en écho au quartier de «Canary Wharf», une ancienne zone portuaire et industrielle de Londres qui a été transformée en immense quartier d'affaires sous l'impulsion de Margaret Thatcher. Canal Wharf forme maintenant un complexe de logement de haut standing[5].

Juste après la nouvelle passerelle Suzan Daniel, destinée à permettre aux cyclistes et piétons de relier directement la Gare du Nord depuis Tour et Taxis, se trouve l'ancien garage Citroën datant de 1934, appelé à l'époque la plus grande station-service d'Europe. Si l'on ne peut que se réjouir de la préservation du bâtiment, sa transformation par la Région en musée d'art contemporain Kanal Pompidou interroge, notamment au regard de l'investissement requis (225 millions € pour l'acquisition et l'aménagement auxquels s'ajoute un budget annuel de 11 millions €). Avec une fréquentation venant à 60 % de l'étranger, le musée sert d'hameçon pour doper l'attractivité du quartier et le doter d'hôtels et de commerces dédiés aux visiteurs, au détriment de l'habitabilité.

4. Sur la tour Up Site, lire : https://www.ieb.be/Atenor-un-e-tour-de-passe-passe
5. Sur Canal Wharf, lire : https://www.ieb.be/Canal-Wharf-quand-la-politique-s-efface-devant-la-tres-visible-main-du-marche

6. LE VIEUX MOLENBEEK[6]

Vous voilà à Sainctelette. Si vous poursuivez en rive gauche, vous êtes dans le Vieux Molenbeek ; le berceau de l'industrie bruxelloise. Durant le premier quart du XIXe siècle, les centaines d'ouvriers du quartier lui donne le surnom de «Petit Manchester».

Vous observez qu'ici le canal se rétrécit. Or, fin des années 60, des velléités d'élargissement du canal se font jour pour répondre aux normes européennes qui demandent que le canal soit accessible aux péniches de 1 350 tonnes. Le projet supposant d'importantes expropriations, il ne manqua pas de susciter une levée de boucliers. Le projet fut abandonné après des années d'incertitude, conduisant à une longue dégradation du bâti autour du canal. C'est à la même époque que l'État belge passe des accords d'importation de main d'œuvre avec l'Espagne (1956), la Grèce (1957) et le Maroc (1964). Les travailleurs immigrés affluent et s'installent dans les quartiers ouvriers proches du canal. Mais la désindustrialisation s'installe et les usines ferment, laissant sur le carreau une population à la main d'œuvre peu adaptée à la tertiarisation de l'économie.

En poursuivant votre route, vous arrivez à la station de métro Comte de Flandre. L'arrivée du métro date des années 80 et va éventrer le quartier, une façon de procéder à des expropriations forcées permettant au privé de revaloriser les terrains. La construction de la station laissera une percée béante pendant presque vingt ans faisant place aujourd'hui à des logements moyens acquisitifs dont de nombreux logements Citydev ; des logements construits sur des terrains publics, avec une aide financière publique, pour ensuite repartir sur le marché privé. Ce type de logements va fleurir partout le long du canal avec l'objectif annoncé de créer de la mixité sociale dans les quartiers dits du croissant pauvre. Les politiques de revitalisation s'annoncent, les contrats de quartier se succèdent et la rénovation avance, mais les pauvres restent pauvres. Pire, leurs loyers augmentent et ils éprouvent de plus en plus de mal à se maintenir dans ces quartiers.

Au début des années 2000, le canal va être présenté comme une frontière à annihiler pour faire bénéficier la rive gauche (chaussée de Gand) de l'effet Dansaert (rive droite) avec ses boutiques chics et ses cafés branchés. Progressivement, la mutation du bâti s'accompagne d'une transformation sociologique : de nouveaux types de publics et de commerces font leur apparition le long du canal. À l'arrière, cependant, le vieux Molenbeek continue d'accueillir majoritairement des personnes à bas revenus. Mais pour combien de temps encore ? Car les opérations immobilières de grande ampleur qu'on observe (îlot Besix, Dépôt Design, Sainctelette...) alimentent la spéculation tandis que les besoins criants en logements bon marché et en équipements et services publics restent défaillants.

6. Lire le texte des habitants et des associations contre la densification du Vieux Molenbeek : https://www.ieb.be/Pour-un-moratoire-sur-les-projets-de-densification-le-long-du-Canal-a-Molenbeek-44764

Les années 90 voient l'apparition de dispositifs d'investissements publics ciblés sur Cureghem pour changer son apparence dégradée, au point que certains signes de gentrification font leur apparition.

7. CUREGHEM[7]

À hauteur du parc de la Porte de Ninove, traversez le pont, vous êtes à Cureghem ; un petit territoire de 2 km² à cheval sur Anderlecht et Molenbeek qui s'apparente à une île bordée par deux voies de chemin de fer, le canal, et l'axe routier de la petite ceinture.

À la fin du XVIIIe siècle, ce quartier est encore un hameau rural. C'est l'arrivée des Abattoirs[8] en 1890 qui va doper l'activité économique du quartier. L'abattoir est connecté au chemin de fer, la gare de Cureghem (aujourd'hui désaffectée) ayant ouvert ses portes en 1872 à l'intersection du canal et de la chaussée de Mons. Le quartier a accueilli de nombreuses vagues migratoires, d'abord Espagnols et Grecs, puis Italiens, ensuite Marocains, Turcs et Libanais en quête de travail.

La désindustrialisation des années 1970 marque le déclin de Cureghem ; les Abattoirs menacent de fermer et les logements se dégradent, ce qui entraîne une baisse des loyers et attire un public précarisé. Toutefois, un certain dynamisme économique subsiste grâce à la reprise des Abattoirs par la famille Blancke, dans les années 1980, mais aussi l'arrivée des exportateurs de véhicules d'occasion dans le quartier Heyvaert, et le maintien de l'activité textile dans le quartier du Triangle[9].

Les années 90 voient l'apparition de dispositifs d'investissements publics ciblés sur le quartier pour changer son apparence dégradée au point que certains signes de gentrification font leur apparition. Ainsi, un hôtel de luxe (Be Manos), le pôle multimédia The Egg rue Bara et des lofts rue de la Bougie se construisent. Alors que seuls 4 % des logements sont sociaux, des centaines de logements acquisitifs développés par Citydev apparaissent rue du Chapeau, rue Jorez, rue des Matériaux, rue des Vétérinaires/Bara, rue Prévinaire/Goujon, rue Kuborn ou encore square Miesse.

Aujourd'hui, un projet de plan d'aménagement directeur est en cours d'adoption qui envisage la construction d'environ 1 800 logements supplémentaires, ouvrant la voie à un renforcement de la spéculation déjà en marche avec un risque bien réel de disparition progressive des activités productives fournissant du travail aux non-diplômés.

7. Lire notre dossier sur Cureghem : https://www.ieb.be/-Bem-276-
8. Voir, dans ce numéro du Bruxelles en Mouvements, la balade autour du quartier Midi qui passe par ce quartier.
9. Ibidem.

8. LE BASSIN DE BIESTEBROECK[10]

Pour comprendre le bassin, passez la Digue du canal jusqu'au Pont Marchant, devenu temporairement piétonnier. De là, votre regard embrasse ce bassin emblématique du rapport spéculatif qui se noue sur les espaces de production au détriment des intérêts socio-économiques de la Région. D'une dimension de 235 ha, c'est le plus grand bassin industriel de Bruxelles. Son véritable déploiement s'opère avec l'arrivée du Ring dans les années 1970.

La région place le site en zone d'industrie urbaine (ZIU) permettant d'y accueillir plus de 250 entreprises – notamment Léonidas, D'Ieteren et Viangros – représentant 7 500 emplois, souvent peu qualifiés.

Mais en 2007, un architecte-promoteur met le grappin sur plusieurs terrains – les friches que vous voyez en rive droite – avec l'ambition d'y développer une marina pour yachts bordés de logements de luxe. La commune d'Anderlecht y voit une opportunité pour améliorer l'attractivité de son territoire et lance l'idée d'un PPAS. À partir de là, les choses vont s'accélérer. En 2011, Atenor achète 4 ha : le terrain en partie déjà construit que vous voyez derrière les péniches d'habitation. Dans le même temps, la Région lance son Plan canal avec, à la clé, l'ambition de construire 25 000 logements. Le PRAS démographique fera le reste en autorisant la création de logements. Les vannes sont ouvertes, les terrains restants sont rachetés par des gros promoteurs. C'est ce processus qui explique que le bassin, en rive droite, est aujourd'hui peu à peu bordé de grues et de logements neufs.

Si vous regardez depuis le pont Marchant vers le Pont de Cureghem, vous voyez des entrepôts assez bas. On appelle ce terrain, la tête de bassin. Elle est destinée à accueillir le projet Key West, 524 logements répartis sur deux tours de 62 et 84 m de haut. Or, ce bassin est le seul endroit au sud du canal où les péniches peuvent faire demi-tour et remonter vers Anvers. Les quais permettent d'y envisager un centre de transbordement urbain (le chargement et le déchargement de péniches) et donc un petit port sud qui permettrait de délester les voiries du sud de la Région de nombreux camions. Mais les gros projets immobiliers qui se dessinent à l'arrière des quais hypothèquent sérieusement cette possibilité dès lors que les futurs occupants des logements haut de gamme ne voudront pas vivre au milieu d'une zone logistique. Autrement dit, on gaspille à cet endroit un foncier précieux, difficilement remplaçable car idéalement connecté à la voie d'eau. À la place on y développe des fonctions dont n'ont besoin qu'une poignée de riches et de spéculateurs. ■

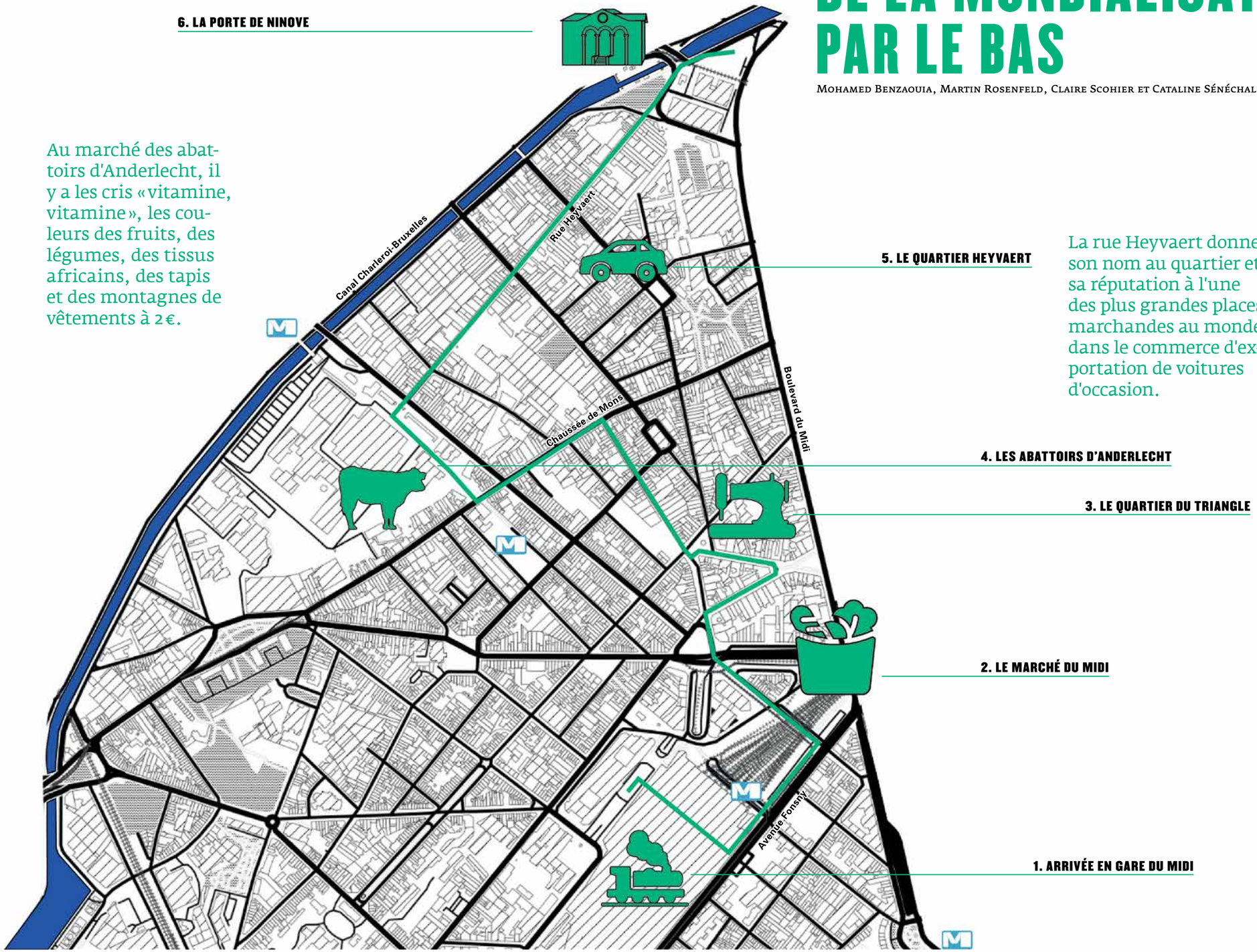
10. Sur les enjeux du bassin de Biestebroeck, consultez notre dossier : https://www.ieb.be/+-Dossier-Biestebroeck-+

C. BALADE À LA QUÊTE DE LA MONDIALISATION PAR LE BAS

Mohamed Benzaouia, Martin Rosenfeld, Claire Scohier et Cataline Sénéchal (IEB)

Bruxelles est une ville internationale et cosmopolite. Il ne se passe pas une journée sans que cela nous soit rappelé dans la presse, au JT, dans les discours de nos politiques et en introduction d'à peu près toutes les études, rapports, et autres diagnostics posés sur la ville. Il s'agit d'une évidence répétée tellement souvent qu'elle finit par résonner comme une sorte de mantra. Et pour bon nombre d'entre nous, les images associées à cette dimension internationale sont systématiquement projetées par le haut : Bruxelles capitale de l'Europe et siège des institutions européennes, Bruxelles ses expatriés et ses lobbys, Bruxelles ville de congrès, Bruxelles accueillant le siège de l'OTAN et de grands groupes multinationaux. Si toutes ces dimensions existent, et que ce sont bien celles-là qui sont systématiquement mises en avant dans le discours public, ce que cette balade, ainsi que la balade anti-spéculative au bord du canal, vous invite à faire, c'est à découvrir une autre facette de Bruxelles. Une ville tout aussi internationale, mais approchée par le bas. Car le grand brassage migratoire, l'animation des marchés, la vie qui bourdonne dans les quartiers populaires et les filières économiques et commerciales qui traversent la ville sont tout aussi riches à explorer, mais souvent bien moins connus !

La balade commence donc à la gare du Midi. Plus précisément à l'arrière de la gare, sur la place Victor Horta. C'est là que convergent l'Eurostar et le Thalys et que débarquent donc la plupart de ces travailleurs hautement qualifiés au profil international venus de toute l'Europe pour occuper un poste à Bruxelles. C'est ici aussi, au pied d'un hôtel flambant neuf et sur un territoire au centre de toute l'attention des promoteurs immobiliers, que Bruxelles incarne pleinement cette stature de ville internationale par le haut. Mais il suffit de quitter ces esplanades nouvellement aménagées pour se voir rappeler que Bruxelles est une ville habitée, vivante, et ayant réussi jusqu'à aujourd'hui à maintenir des quartiers populaires en son centre. L'expérience que fait celui qui choisit de sortir de l'autre côté de la gare, sur l'avenue Fonsny, est ainsi très différente. Et pourtant, le bas de St Gilles a déjà beaucoup changé en une vingtaine d'années ! Ce sont ces deux facettes de la dimension internationale de Bruxelles qu'il faut parvenir à saisir simultanément. Et les grands marchés, que ce soit celui du Midi ou des abattoirs, révèlent toute la diversité des populations se côtoyant à Bruxelles. Car la ville est bien l'une des plus diversifiées au monde. Et cette diversité signifie autant de possibilités de connecter des espaces au sein de filières marchandes. C'est ce que l'on peut observer dans le quartier du Triangle à Anderlecht ; quelques rues qui rassemblent depuis près d'un siècle des dizaines de grossistes du secteur de la confection. Ou encore dans le quartier Heyvaert qui joue un rôle clé dans l'exportation de milliers de voitures d'occasion à destination de l'Afrique. Peu connues, ces activités commerciales reposent sur des filières migratoires et peuvent représenter des volumes de marchandise considérables. Il s'agit donc d'une forme de mondialisation par le bas qui, par bien des aspects, fonctionne sur les mêmes mécanismes que celle des grandes multinationales. Mais sans jamais, cependant, recevoir le soutien et la reconnaissance dont bénéficient d'autres secteurs de l'économie. C'est ce qui explique également la vulnérabilité de ces filières face aux grands bouleversements urbanistiques que nos politiques imposent le long du canal. À hauteur notamment de la porte de Ninove, à Molenbeek, un espace historique du canal industriel construit sur la vallée de la Senne et confronté aujourd'hui à la touristification du centre-ville. ➡



Au marché des abattoirs d'Anderlecht, il y a les cris « vitamine, vitamine », les couleurs des fruits, des légumes, des tissus africains, des tapis et des montagnes de vêtements à 2 €.

La rue Heyvaert donne son nom au quartier et sa réputation à l'une des plus grandes places marchandes au monde dans le commerce d'exportation de voitures d'occasion.

1. ARRIVÉE EN GARE DU MIDI

Sortez de la gare du Midi côté Fonsny. Dirigez-vous vers la place de la Constitution. Nous sommes en 1869, la gare du Midi première mouture est à cet endroit et est bordée de pelouses, de cafés, brasseries et autres commerces. Elle contribuera au dynamisme économique du quartier avec l'arrivée de distilleries, verreries, imprimeries et ateliers divers. La Senne encore à ciel ouvert, à proximité, sera voûtée en 1870. Trois décennies plus tard, c'est l'usine Côte d'Or qui s'installe, de l'autre côté, diffusant ses effluves de chocolat dans tout le quartier jusqu'à sa fermeture dans les années 1980.

Suite aux travaux pharaoniques de la Jonction Nord-Midi (1903 à 1954 et 12 000 personnes chassées de leur logement), l'ancienne gare est rasée pour donner place à celle que nous connaissons aujourd'hui. Avant l'arrivée du TGV à Bruxelles, le quartier de la gare du Midi se caractérisait donc avant tout par des habitations traditionnelles bruxelloises, des petits commerces et restaurants illustrant les flux migratoires des habitant·es du quartier (espagnols, portugais, grecs, marocains…), que vous observez toujours pour partie avenue Fonsny et rue d'Argonne. La seule icône moderne est la tour de bureaux, la tour du Midi, construite en 1967, gravitant à 150 m de haut.

Mais dès 89, les appétits de l'acteur majeur du quartier, la SNCB, se réveillent. Elle évoque l'édification d'un mini Manhattan. En 1991, 75 % des terrains autour de la gare ont été achetés soit par la SNCB soit par des promoteurs. À partir de là, s'ensuit une triste histoire de bras de fer entre la SNCB, la Région et les promoteurs, ceux-ci jouant au Monopoly avec un jeu de domino sur des superficies de bureaux (300 000 m² construits en 10 ans) au prix de plusieurs centaines d'expulsions/expropriations en chaîne de ménages populaires, étalées sur 20 ans. Bilan des courses : ce quartier autrefois animé, vivant, accueillant et singulier tend à ressembler aux quartiers de gare internationale, froids et inhospitaliers. Les ensembles de bureaux sur l'avenue Fonsny, autour de la « très conviviale » place Marcel Broodthaers, sont le résultat de ce triste épisode. Il en va de même du Midi Atrium rue de Russie/Mérode (35 000 m² de bureaux occupés par la SNCB) terminé en 2002 après que le promoteur Jean Thomas ait vidé l'îlot de ses habitants parcelle par parcelle.

Ceux qui débarquent pour la première fois dans le quartier sont en outre frappés par le manque flagrant de lisibilité de l'espace et son chaos. Faites l'expérience inoubliable de traverser la lumineuse rue Couverte pour rejoindre la circulation chaotique autour de la place Bara.

Est-ce pour s'amender que les autorités ont décidé de nommer « gare habitante » le futur plan d'aménagement pour le quartier ? Comme si le mot avait cette vertu de faire revenir ce qu'on a chassé… Cela, de plus, sans compter les sans-abris éjectés de toute part ces dernières années. Il est vrai que le futur plan prévoit de construire massivement du logement (200 000 m²) au prix de la destruction de nombreux m² de bureaux créés il y a à peine 20 ans. Telle la fameuse barre du Bloc 2 (place Horta) terminée en 2004 sur le site de l'ancienne usine Côte d'Or ; 90 000 m² de bureaux occupés par le Ministère des Affaires sociales et de la Santé publique.

Mais pour qui seront ces nouveaux logements ? Pas pour ceux qui ont été chassés 20 ans plus tôt. Leur promoteur est un consortium privé (Besix, Immobel, BPI) qui se gardera bien de construire du logement à bas prix.

Pour en savoir plus, lire le dossier : https://www.ieb.be/-BEM-no263-Mars-avril-2013-

> Le marché du Midi semble encore avoir de beaux jours devant lui comme institution bruxelloise véritablement populaire.

2. LE MARCHÉ DU MIDI

De part et d'autre de la gare, venez un dimanche redécouvrir le marché du Midi. Les premiers étals des vendeurs sont visibles dès la sortie de la gare, sur l'avenue Fonsny. En flânant vers la rue de l'Argonne, on croise une grande diversité de marchandises ; des vêtements, de l'électroménager bon marché et surtout de l'alimentaire. Il ne faut pas longtemps pour réaliser qu'il s'agit bien du plus grand marché de Bruxelles. Celui-ci connaît la plus grande fréquentation quotidienne, même si le marché des abattoirs – situé plus loin sur le trajet de la balade –, avec ses 3 jours d'ouverture hebdomadaire, cumule à lui seul plus de 100 000 visiteurs chaque semaine.

Si le marché du Midi est à présent repris dans tous les guides touristiques de Bruxelles et autres « livrets de survie pour expats », il reste avant tout l'une des principales sources d'approvisionnement pour bon nombre de familles bruxelloises. En particulier pour les fruits et légumes vendus à prix plancher et liquidés par caisse entière pour 1 € à l'approche de l'heure de fermeture. De nombreux vendeurs tournent en effet entre plusieurs marchés et profitent du marché du Midi pour liquider leur stock de la semaine avant de se réapprovisionner. S'il s'agit donc d'un marché des bonnes affaires accessible à un public désargenté, et principalement fréquenté par une population d'origine immigrée aux ressources limitées, ce marché remplit également une fonction importante pour les vendeurs.

En passant sous les voies ferrées pour rejoindre l'esplanade de l'Europe, on accède à la partie davantage non alimentaire du marché, avec de nombreux étals de vêtements, mais aussi un très beau marché de plantes. C'est cette partie du marché que les autorités politiques ont cherché à transformer il y a quelques années. L'objectif affiché était de rehausser l'image du marché en se débarrassant de certaines catégories de vendeurs, comme cela a été fait au parvis de St-Gilles. Cependant, la résistance rencontrée a été forte et le marché du Midi semble encore avoir de beaux jours devant lui comme institution bruxelloise véritablement populaire. Le futur Plan d'aménagement directeur se garde d'ailleurs bien d'y toucher dans les aménagements qu'il propose.

3. LE QUARTIER DU TRIANGLE

En passant devant le bâtiment des éditions du Lombard, reconnaissable au visage de Tintin qui trône sur son toit, on rejoint la place Bara. Celle-ci donne directement sur les trois rues qui forment l'îlot du quartier historique de la confection de Bruxelles. Un simple coup d'œil aux vitrines des rues de l'Autonomie et Lambert Crickx suffit à repérer les nombreux magasins dédiés aux textiles. Bien que les alignements de mannequins en vitrine rappellent n'importe quelles boutiques de mode, la plupart de ces commerces sont en fait des grossistes. On y commande de quelques dizaines à plusieurs milliers de pièces, réalisées sur mesure dans des petits ateliers ou importées directement d'Asie du Sud-Est. C'est ce qui explique également que la plupart des commerçants sont eux-mêmes indo-pakistanais ou chinois. Ce faisant, ils sont venus remplacer une population juive installée dans ce quartier il y a de ça près d'un siècle déjà.

Bien que l'apogée de la confection dans le quartier du triangle remonte aux années 1970, aujourd'hui encore 60 % des commerces du quartier sont dédiés au textile. Cette activité de la confection illustre parfaitement ce que l'on appelle la « délocalisation sur place ». C'est l'idée que bien que certaines activités ne prospèrent que grâce au recours à une main-d'œuvre bon marché, celles-ci ne peuvent pas être délocalisées. C'est le cas des ateliers de confection qui doivent pouvoir s'adapter à la demande et répondre rapidement à une commande. Plutôt que de partir vers l'étranger, ces secteurs – on peut citer celui de la construction également – sont pris en charge sur place par des populations migrantes, contraintes souvent d'accepter des salaires et des conditions de travail en deçà des critères de la population nationale. Ce type d'activité offre néanmoins des conditions de subsistance à une population peu qualifiée et, ce faisant, la possibilité de se maintenir au centre-ville. Malgré cela, les autorités communales voient d'un mauvais œil ce type de centralités commerciales et de nombreuses mesures ont été prises depuis les années 1970 pour tenter, avec un succès très relatif, de disperser les grossistes du quartier du Triangle.

Pour en savoir plus, lire l'étude : https://universitepopulairedanderlecht.be/etudes-analyses.

> Bien que les alignements de mannequins en vitrine rappellent n'importe quelles boutiques de mode, la plupart des commerces du Triangle sont en fait des grossistes ; on y commande de quelques dizaines à plusieurs milliers de pièces.

4. LES ABATTOIRS D'ANDERLECHT

Depuis le Triangle, empruntez la rue Gheude. Vous passerez devant la Brasserie Cantillon, l'occasion de découvrir la vraie gueuze encore brassée artisanalement à Bruxelles. Vous arriverez sur la chaussée de Mons devant le Circularium, une vaste occupation temporaire de l'ancien site de D'Ieteren destinée à des starts up de l'économie circulaire qui dénote avec les autres activités du quartier. Empruntez la chaussée de Mons pour arriver par la petite entrée latérale du site des Abattoirs, celle utilisée par les usagers du métro Clémenceau.

Au marché d'Anderlecht, il y a les cris « Vitamine, vitamine », les couleurs des fruits, des légumes, des tissus africains, des tapis et des montagnes de vêtements à 2 euros. Il y a aussi la cohue, les caddies multicolores surchargés, les poussettes garnies alourdies par le poids des sacs de commissions. Ici, les gens viennent surtout chercher de quoi cuisiner et remplir le surgélateur.

À la louche, le site génère 600 emplois temps-plein, répartis plus ou moins équitablement entre le marché et les activités liées à la viande. Un peu caché derrière le grand marché, il y a l'abattoir construit en 1987 sur les décombres d'un bien plus ancien, puisqu'inauguré en 1890. Donc, depuis 130 ans, on abat à Anderlecht et depuis 130 ans, Cureghem est un quartier de viande.

Cet abattoir fonctionne en régie : la société gestionnaire (Abattoir) entretient et met à disposition contre loyer une infrastructure à des entreprises indépendantes. On y abat moutons, chèvres, vaches, chevaux dans un long rectangle sur deux étages, caché derrière la halle classée et derrière un chapelet d'ateliers de découpe de viande. C'est un abattoir de taille moyenne destiné essentiellement aux « petites » boucheries et aux restaurants.

Mais le site a connu pas mal de chamboulements ces dix dernières années et le projet de ManufaKture Abattoir (financement FEDER) devrait s'élever prochainement sur les ruines de l'atelier des peaux. Prévu pour être l'abattoir du futur, il s'est mu en parking, ateliers agroalimentaires et, si l'investissement suit, une piscine sur toit ! À voir si la cohabitation entre un abattoir qui ne sent pas très bon et ces nouveaux projets est envisageable, d'autant plus que le permis d'environnement vient à échéance d'ici 4 ou 5 ans.

Pour en savoir plus lire l'article : https://www.ieb.be/Vers-une-quatrieme-vie-pour-les-Abattoirs-d-Anderlecht.

5. LE QUARTIER HEYVAERT

La sortie des Abattoirs par la porte principale se fait sous l'œil vigilant de deux taureaux de bronze. Il suffit de traverser pour rejoindre la rue Heyvaert qui donne son nom au quartier et sa réputation à l'une des plus grandes places marchandes au monde dans le commerce d'exportation de voitures d'occasion. Peu connue de la plupart des Bruxellois, cette activité fait cependant transiter par le quartier des centaines de voitures en provenance de toute l'Europe. Il faut prendre le temps de parcourir les petites ruelles pour observer les dizaines de garages qui s'alignent de part et d'autre de la rue Heyvaert. La plupart de ces voitures sont destinées au marché africain. C'est ce qui explique également la présence importante d'une population originaire d'Afrique subsaharienne dans le quartier. Bon nombre de ces hommes, jeunes et moins jeunes, qui occupent l'espace public sont en fait des importateurs de voitures voyageant depuis l'Afrique pour venir acheter un lot de véhicules dans le quartier. La plupart ne restent que quelques semaines sur place avant de rentrer au pays vendre leurs voitures, reconstituer leur capital, et préparer leur prochain voyage. Ce commerce ne pourrait cependant fonctionner sans la présence d'une douzaine de grands consignataires qui prennent en charge le transit de ces véhicules depuis le quartier Heyvaert jusqu'au port d'Anvers et ensuite par bateau en direction des principaux ports africains.

Si la plupart de ces consignataires sont d'origine libanaise, c'est parce que ce groupe maintient et organise l'activité depuis les années 1980. Ils sont les premiers à avoir mobilisé leur diaspora commerciale pour connecter la demande croissante en véhicules de l'Afrique avec les voitures d'occasion bon marché disponibles en Europe. Depuis une quarantaine d'années, tout le quartier s'est développé autour de cette activité pour devenir une véritable place marchande mettant à disposition non seulement tous les acteurs essentiels à la chaîne logistique permettant aux voitures de circuler, mais également une série de services destinés aux acheteurs africains ; logements, bar, restaurants, épiceries, commerces annexes ainsi que de nombreuses églises pentecôtistes. Ces services ont d'ailleurs contribué à attirer dans le quartier Heyvaert une population d'Afrique subsaharienne qui n'a aujourd'hui plus rien à voir avec l'exportation de voitures d'occasion.

C'est probablement les nombreux avantages liés à cette centralité commerciale qui explique que le projet de déplacement du commerce de voiture, dans un « centre Ro-Ro » qui aurait vu le jour dans le port de Bruxelles, n'ait jamais abouti. Cependant, les acteurs de ce commerce d'exportation de voitures d'occasion restent soumis à une pression forte face à la multiplication des projets d'envergures prenant place le long du canal. Notamment le PAD Heyvaert qui prévoit la création de 1 800 logements dans ce quartier déjà extrêmement dense.

Pour en savoir plus, lire l'article : https://www.ieb.be/Heyvaert-d-ou-vient-et-ou-va-le-quartier-des-voitures.

> Bien que le quartier figure parmi les 10 % de la Région comprenant le plus d'enfants, on n'y disposait jusqu'il y a peu d'aucun espace vert digne de ce nom.

6. LA PORTE DE NINOVE

Arrivé au bout de la rue Heyvaert, vous vous trouvez Porte de Ninove, quartier situé à la frontière entre la commune de Molenbeek Saint-Jean, la commune d'Anderlecht et la Ville de Bruxelles. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, la Porte de Ninove ne fait pas partie des sept portes fortifiées de la seconde enceinte de Bruxelles et les bien connus pavillons d'octroi ont été déplacés là depuis la Porte d'Anvers en 1820. Suite au creusement du canal de Charleroi en 1832, ses abords s'urbanisent, avant de subir le déclin lié à la désindustrialisation.

Là, comme ailleurs en bordure du canal, on observe des frémissements immobiliers spéculatifs depuis le début des années 2000. Ainsi, plusieurs projets visant à renforcer l'attractivité du territoire et destinés à un public de touristes se sont installés sur la rive gauche du canal ; deux hôtels (le Meininger et le BELVUE) ainsi que le musée MiMA et deux restaurants branchés dits « sociaux », le tout construit dans les bâtiments des anciennes brasseries Belle-Vue.

Bien que le quartier figure parmi les 10 % de la Région comprenant le plus d'enfants, on n'y disposait jusqu'il y a peu d'aucun espace vert digne de ce nom. Au vu des logements souvent exigus qui abritent les familles qui y résident, les seuls accès aux espaces récréatifs dépendent pourtant des espaces publics mis à disposition.

Mais depuis peu, entre le bout de la rue Heyvaert et le canal, vous voyez un parc sommairement aménagé. Celui-ci répond à un besoin primordial des habitants et est le résultat d'un long combat mené par les habitant·es et les associations. Il convient toutefois de rappeler que celui-ci vise aussi à attirer de nouveaux acquéreurs pour le projet de tours de BESIX qui devaient (et pourraient encore) voir le jour sur le terrain vague faisant face au parc. Celui-ci prévoyait 30 000 m² de logements haut de gamme répartis sur trois tours dont la plus haute grimpait jusqu'à 90 mètres. Si le plan d'aménagement directeur fait sur mesure pour autoriser de tels gabarits s'est fait recaler, ce n'est pas pour autant que toute spéculation est à l'arrêt.

Initialement, 124 logements sociaux devaient prendre place sur une bonne partie du parc actuel. Suite à plusieurs négociations et afin d'agrandir le parc, la Ville de Bruxelles a récupéré le projet de logements sociaux sur un terrain qui lui appartient vers le stade Constant Vanden Stock. Résultat : le parc est réalisé, mais toujours pas les logements sociaux pour lesquels nous sommes sans nouvelle. ■

Pour en savoir plus, lire l'article : https://www.ieb.be/Reamenagement-de-la-Porte-de-Ninove-29829.

D. SUR LES TRACES COLONIALES DANS LA VILLE BASSE

Lucas Cathérine

1 Nouveau marché aux grains 24
Les bureaux bruxellois du négrier Frédéric Romberg et de ses associés, dont la famille Walckiers. Aujourd'hui le bâtiment héberge l'Institut De Mot – Couvreur.

2 Nouveau Marché aux grains 31
L'ancien siège de la firme Van Damme, importatrice de bananes congolaises.

3 Coin de la rue Antoine Dansaert et du Vieux Marché aux Grains
Immeuble d'appartements construit en 1927 par la compagnie Gérard De Coninck Frères (GKF), importateur, entre autres, de bananes du Congo.

4 Vieux Marché aux Grains 20
Premier atelier du chocolatier Leonidas.

5 La rue de Flandre
Après les produits congolais, les Congolais...

6 La place Sainte-Catherine
... et son marché

7 Quai aux Briques 38-42
Le Vismet.

8 Place de Brouckère
Cinéma Eldorado.

9 Boulevard Émile Jacqmain 77
L'Union Congolaise.

10 Rue du Marais / rue des Boiteux
Siège de UMICORE (Union Minière du Haut-Katanga jusqu'en 2001).

1 PRÉLUDE: LES NÉGRIERS DU 18e SIÈCLE

Dans la période autrichienne (XVIIIe siècle), plusieurs familles bruxelloises – comme les Chapel, de Pestre et Walckiers – finançaient, par l'intermédiaire de Frédéric Romberg, des bateaux qui participaient à la traite négrière. Ces navires opéraient depuis les grands ports négriers français: Le Havre, Nantes et La Rochelle. Les esclaves n'arrivaient pas à Bruxelles, mais étaient vendus là-bas. Les cargos portaient des noms comme *Les États de Brabant*, *Le Cheval Marin Flamand*... ou encore le tristement prophétique *Le Roy du Congo*.

Une de ces familles de négriers, les Walckiers, ont laissé des traces considérables à Bruxelles. Le château d'Helmet, le domaine des Trois Fontaines et le parc Walckiers leur appartenaient... et en 1787, Edouard Walckiers faisait construire le château du Belvédère. En 1867, celui-ci fut acheté par Léopold II et aujourd'hui il fait partie du domaine royal de Laeken.

Remarquez, au sommet du bâtiment Romberg, la girouette en forme de navire négrier à trois mâts.

Au XVIIIe siècle, plusieurs familles bruxelloises finançaient, par l'intermédiaire de Frédéric Romberg, des bateaux qui participaient à la traite négrière.

2 L'ANCIEN SIÈGE DE LA FIRME VAN DAMME

Pendant la première moitié du XXe siècle, les bananes représentaient le fruit exotique par excellence, et coûtaient très cher. Leur transport à partir des plantations du Congo posait néanmoins un problème presque insurmontable. Au début, on importait donc seulement de la fécule de banane qui servait de supplément nutritionnel ou qui constituait au petit déjeuner, mélangé avec du sucre, du cacao et du lait, les corn-flakes de l'époque. C'est seulement à partir de 1939 que les bananes arrivent fraîches du Congo. Après la deuxième guerre mondiale, les bananes viendront surtout d'Amérique Latine.

Avant de déménager au Nouveau Marché aux grains, la firme Van Damme était établie à la Place Sainte-Catherine, numéro 11, dans l'immeuble où se trouve actuellement le restaurant La Belle Maraichère. La porte cochère à côté du restaurant mène à l'ancienne mûrisserie, maintenant en ruine.

Remarquez, à côté des lucarnes, les décorations de style art-déco: des fresques brillantes, noir et jaune, représentant deux têtes de femmes congolaises enrubannées de bananes.

3 LE BUILDING DES BANANIERS

Des fresques en pierre de sable émaillée, dessinées par le céramiste Paulis et exécutées par Van Parijs, ornent l'étage supérieur de l'immeuble, connu dans tout le quartier comme le «building des bananiers». Les magasins de GKF et les mûrisseries (entrepôts où les fruits sont stockés le temps d'arriver à maturation) se trouvaient un peu plus loin sur le boulevard d'Ypres. Sur leurs façades on peut remarquer le même genre de décorations.

4 LE PREMIER ATELIER LEONIDAS

Leonidas Kestekides est un immigré d'Anatolie qui, dans un premier temps, s'installe à Gand. Lors de l'exposition mondiale de 1913, son chocolat reçoit la médaille d'or et la même année, il se marie avec Joana Teerlinck et déménage à Bruxelles. Ils s'installeront d'abord au Vieux Marché aux Grains, avant d'aller vivre au 58 boulevard Anspach, plus luxueux. C'est là que Leonidas Kestekides commencera à vendre ses pralines en comptoir ouvert directement sur la rue, une nouveauté qui rencontrera d'emblée un vif succès.

Le cacaotier est un arbre d'origine latino-américaine, introduit en Afrique tropicale par les Anglais. Les premiers plants arrivent au Congo en 1883, en passant par la Côte d'Or (Ghana). C'est cette origine qui donnera son nomau chocolat belge le plus connu, le chocolat Côte d'Or. À partir de 1890, l'aménagement de plantations de cacao est encouragée par Edmond Leplae, directeur-général des Colonies et arrière grand-père de Émile Dabin qui achète, aujourd'hui, le cacao et le café pour le Groupe Delhaize. À l'origine, le cacaotier était surtout cultivé dans le Mayombe, au nord de l'embouchure du fleuve Congo. L'exportation du cacao a connu des pointes jusque 20.000 tonnes entre 1910-1913 et entre 1927-1929. Une des caractéristiques du «chocolat belge» est sa haute teneur en beurre de cacao, ce qui lui vaut d'ailleurs sa renommée mondiale. Et tout cela, grâce au cacao du Congo...

Leonidas Kestekides meurt en 1948, dans la maison faisant partie du premier atelier, au Vieux Marché aux Grains. Aujourd'hui, un immeuble d'appartements se trouve à l'emplacement de celui-ci.

Inventé à moins de cent mètres du premier atelier Leonidas, c'est le chocolat des classes populaires !

5 APRÈS LES PRODUITS CONGOLAIS, LES CONGOLAIS...

En 1908, lorsque l'État indépendant du Congo, propriété personnelle de Lépold II, devient le Congo belge, les premiers Congolais commencent à arriver à Bruxelles. À partir de 1909-1910, des dizaines d'autres suivent. Il s'agit souvent d'anciens marins ayant servi sur les bateaux du Congo, de boys échappés aux familles de colons avec qui ils étaient partis en métropole, ou qui avaient été licenciés. Ils s'installent principalement dans le quartier de la Bourse et sur la rue de Flandre, des ouvriers parmi les ouvriers.

Au numéro 14 de la rue de Flandre, à environ cinq maisons du Marché Sainte-Catherine, était située une sorte de maison d'accueil ou de transit. Des dizaines de Congolais sont passés par là et y ont élu domicile pour un temps. L'un des Congolais qui y séjournait était Simon Lisasi, surnommé Jo(h)ny. Il est tombé amoureux d'une bruxelloise et l'a épousée, comme cela a été le cas de beaucoup de ces premiers Congolais. D'où la chanson bruxelloise de l'époque : *"Karabitje eit e kind kocht, 't es gebaure in ne kaffeepot."*

Simon Lisasi a également fait la connaissance du confiseur Vos qui habitait un peu plus loin sur la rue de Flandre, au numéro 146. Celui-ci fabriquait des guimauves, ce qu'on appelle à Bruxelles des *maskesvlies* ou fesses de nonnes. Simon lui a donné l'idée de réutiliser les morceaux de sucre restants en les faisant cuire ensemble pour former une plaque de sucre noir et dur, aromatisée à l'anis. Cassé en morceaux à l'aide d'un marteau, on lui donne le nom swahili karabougia (de *kara* : morceau et *bugia* : bonbon). C'est devenu une sorte d'ersatz de chocolat, très célèbre alors. Lorsque Hergé présente le capitaine Haddock pour la première fois, son navire s'appelle le *Karaboudjan*.

Pour en faire la promotion, Lisasi visite tous les marchés du centre-ville, vêtu d'une jupe de paille et portant un collier de coquillages, en criant *"Karabougia, Karabougia, Bollen veu de valling, Bolle veu den oest. Alleman moe leive. Wit en Zwet, Karabougia"*. Non seulement son spectacle attire l'attention des clients, mais il est également sollicité à plusieurs reprises pour jouer au théâtre. Sa profession principale était mécanicien.

Au service du confiseur Vos, Lisasi engage environ 140 autres vendeurs et jusque dans les années 50 et 60, la karabougia – dans des sachets coniques caractéristiques – était encore vendu par des Congolais dans les staminets de Bruxelles. Inventé à moins de cent mètres du premier atelier Leonidas, c'est le chocolat des classes populaires !

6 LA PLACE SAINTE-CATHERINE ET SON MARCHÉ

Le marché Sainte-Catherine n'était pas seulement un marché très populaire, les Congolais y vendaient aussi leurs karabougia, et pas seulement. Dans le Journal du Congo du 13 décembre 1913, on pouvait lire *« Place Sainte-Cathérine, au marché aux fruits et légumes, une demi-douzaine de nos frères noirs du Congo ont établi un marché d'acacia purgatif et de sucre de canne cuit, pour la tousse et les bronchites. Très proprement habillés, le chapeau melon sur la tête, ils débitent leur marchandise avec un bagout intarissable... Mais ô surprise, ces nègres parlent aussi le flamand! 'En pakske voor vijf cents!' Des faux nègres? Du tout. Des Congolais parfaitement authentiques. Pour s'en convaincre, il suffit d'entendre leur palabre en kiswahili. »*

7 LE VISMET

Ancien siège de la firme Spiers, premier importateur de bananes, non seulement du Congo, mais aussi d'Amérique Latine. L'entreprise a plus tard déménagé à Anvers, avant d'être reprise par Chiquita.

8 ELDORADO

Aujourd'hui, l'ancien cinéma Eldorado, construit en 1932 par Marcel Chabot, fait partie du complexe UGC de la place de Brouckère. Heureusement, la salle et les décorations, conçues par les sculpteurs Van Neste et Wolf, ont été en grande partie préservées. De haut en bas, des fresques et de grands bas-reliefs dorés décorent la salle. L'éclairage central est caché derrière un grand soleil d'or. Le long des murs, d'énormes panneaux dorés représentent des bananiers, des éléphants, des arbres à caoutchouc, des antilopes et des villageois vaquant à leurs occupations journalières. Cette salle est une véritable perle du style art déco.

Si vous insistez si sévèrement sur le rapatriement des noirs, nous pourrions logiquement demander à ce que tous les blancs se trouvant en Afrique soient rapatriés également.

J'ai décidé d'interdire désormais aux fonctionnaires et agents rentrant en congé, d'emmener des Noirs avec eux.

9 L'UNION CONGOLAISE

Les premiers Congolais bruxellois se battent comme volontaires à l'Yser et en 1919, sous la direction de Paul Panda Farnana, ils fonderont la première association de Congolais de Belgique. Elle avait son siège dans l'avenue Jacquemain, 77.

Lorsque l'Union Congolaise est fondée le 30 août 1919, elle reçoit encore le soutien total de l'establishment colonial. Son fondateur, Paul Panda Farnana, était venu en tant que garçon avec la famille Derscheid en 1895 et a même été autorisé à étudier en métropole. En 1909, il obtient le diplôme d'ingénieur agronome. Jules Derscheid, son "père adoptif", avait travaillé pour l'une des entreprises d'Albert Thys, le premier grand entrepreneur du Congo, et lorsque l'Union congolaise organise un concert de bienfaisance en novembre 1919, c'est sous le patronage, entre autres, de la famille Thys et de l'entrepreneur colonial Alexandre Delcommune (Banque d'Outremer entre autres).

Le soutien initial diminue bientôt, et lorsque les milieux coloniaux demandent le rapatriement de tous les Congolais de Belgique, l'Union répond : *« Maintenant que la guerre est terminée et qu'on n'a plus besoin de nos services, on serait enchanté de nous voir disparaître. En ce qui concerne ce dernier point, nous sommes parfaitement d'accord, à la seule condition cependant que si vous insistez si sévèrement sur le rapatriement des noirs, nous pourrions logiquement demander à ce que tous les blancs se trouvant en Afrique soient rapatriés également. »*

À partir de 1925, l'Union Congolaise de Panda Farnana est considérée comme dangereuse et même accusée de sympathies communistes. C'est pourquoi, en juin 1930, le roi Albert Ier prend l'arrêté suivant : *« J'ai l'honneur de porter à la connaissance du personnel de la colonie, qu'eu égard aux inconvénients multiples, voire aux dangers résultant du séjour des Noirs en Belgique, j'ai décidé d'interdire désormais aux fonctionnaires et agents rentrant en congé, d'emmener des Noirs avec eux. »*

Et ils ne voulaient plus de Congolais instruits non plus... Comme le disait Tilkens, alors gouverneur général du Congo : "Pas d'élite, pas d'ennuis". Il faudra donc attendre la fin de la Seconde Guerre mondiale pour que les Congolais soient à nouveau autorisés à venir en Belgique, à y étudier et à y vivre.

La maison du numéro 77 n'existe plus, s'y trouve maintenant le bâtiment d'AG Assurances.

10 UMICORE / UNION MINIÈRE DU HAUT-KATANGA

L'Union Minière fut fondée en 1906 à l'initiative de Leopold II. Depuis 1928, elle est une compagnie dépendante de la Société Générale, qui détient alors plus de la moitié des actions et donc la plupart des mines du Congo: le cuivre, l'étain, le cobalt, le zinc, le manganèse, etc. La Société Générale contrôle alors 70 % de l'économie congolaise et fait en sorte qu'en 1929, plus de 50 % de l'exportation et de l'importation belges se réalisent en provenance et vers le Congo.

C'est l'Union Minière qui livre les 1 560 tonnes d'uranium en provenance de la mine de Shinkolobwe pour la construction des premières bombes atomiques qui détruiront Hiroshima et Nagasaki, et jusqu'en 1956, les Belges ne vendront l'uranium congolais qu'aux Américains.

Lors de l'exposition universelle de 1958 à Bruxelles (Expo 58), l'Atomium, un atome de fer agrandi, voit le jour et la boule du dessous servira de vitrine à l'Association belge pour le développement pacifique de l'énergie nucléaire. Au Congo, l'Union Minière était connue pour son paternalisme et les syndicats sont interdits dans les mines qu'elle exploite. Cependant, fin 1941, un mouvement de grève générale atteint toutes les mines de la compagnie. Celle-ci fait alors intervenir l'armée coloniale, la Force Publique. À Elisabehtville/Lubumbashi, 2 000 grévistes congolais avec femmes et enfants sont rassemblés dans le stade de football où l'armée ouvre le feu avec des mitrailleuses, mettant ainsi fin au mouvement de grève. ■

Fin 1941, un mouvement de grève générale atteint toutes les mines de la compagnie. Celle-ci fait alors intervenir l'armée coloniale, la Force Publique.

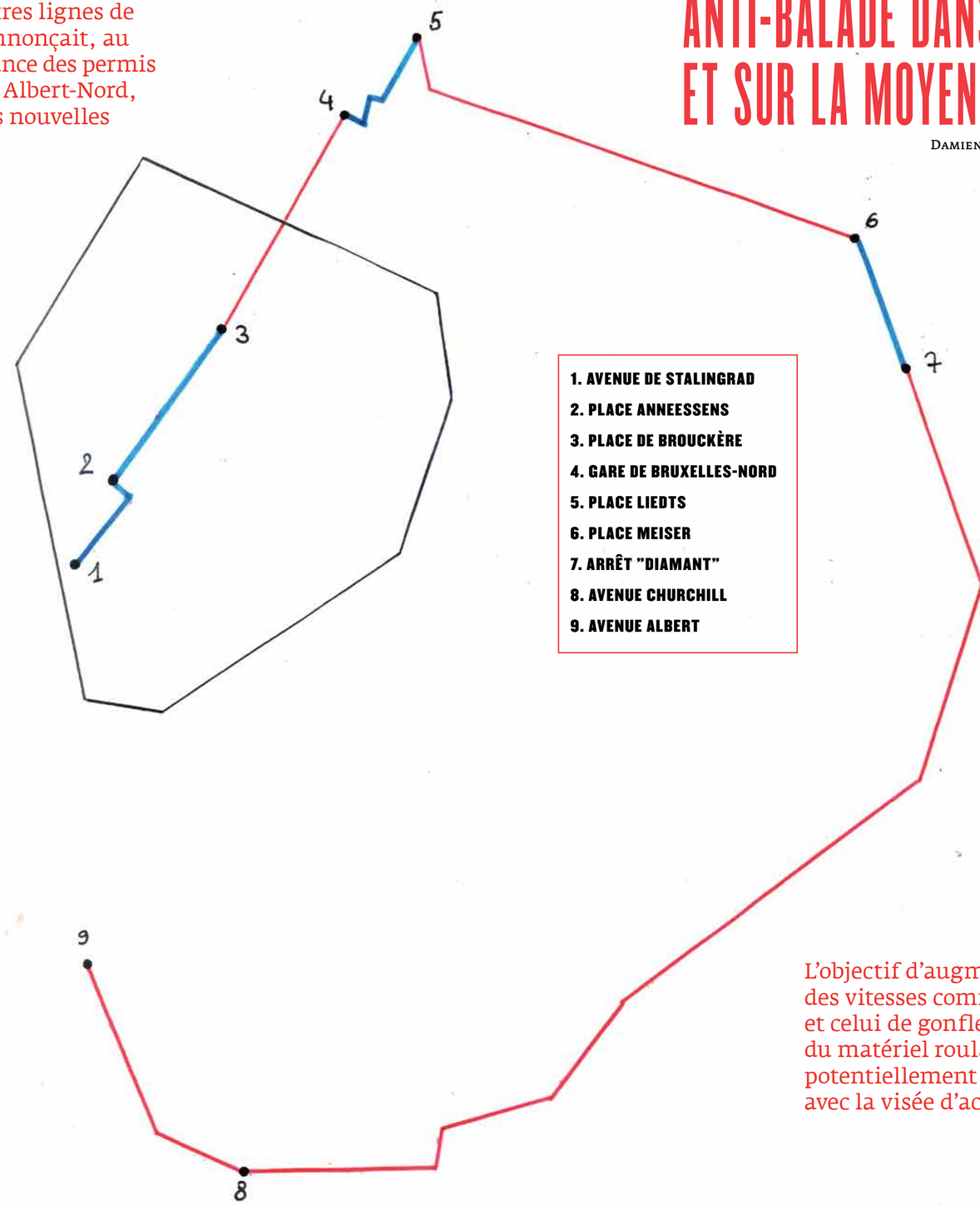
E. RUPTURES DE CHARGE

ANTI-BALADE DANS LE CENTRE-VILLE ET SUR LA MOYENNE CEINTURE

Damien Delaunois, Olivier Fourneau et Thyl Van Gyzegem (IEB)

Pour démentir l'idée selon laquelle le coût très important du métro nord (1,8 milliard d'euros) empêcherait le développement d'autres lignes de transport, la Région annonçait, au lendemain de la délivrance des permis nécessaires au tronçon Albert-Nord, la création de plusieurs nouvelles lignes de tram.

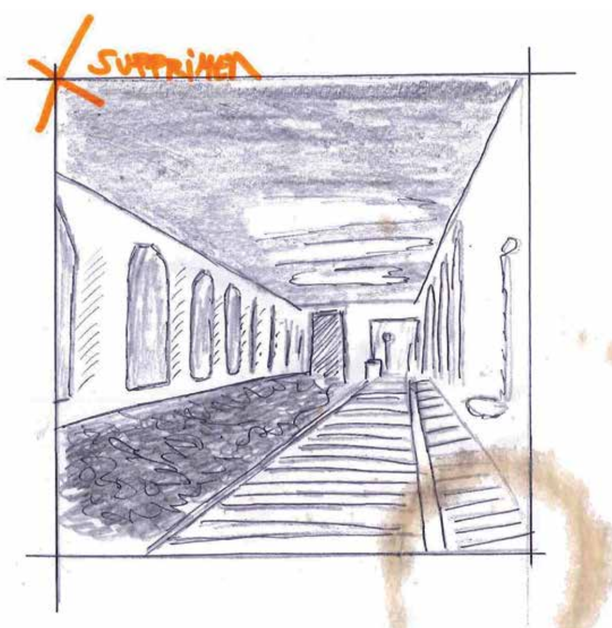
Le piétonnier n'est pas le résultat d'une véritable réflexion sur la mobilité mais bien d'une volonté de redorer l'attractivité commerciale du centre-ville notamment en attirant de grandes enseignes.



1. AVENUE DE STALINGRAD
2. PLACE ANNEESSENS
3. PLACE DE BROUCKÈRE
4. GARE DE BRUXELLES-NORD
5. PLACE LIEDTS
6. PLACE MEISER
7. ARRÊT "DIAMANT"
8. AVENUE CHURCHILL
9. AVENUE ALBERT

Pour nombre d'usagers rejoignant le centre-ville, la mise en service du métro 3 impliquera de nouvelles correspondances – des "ruptures de charges". À travers cette anti-balade qui combine tram et marche, nous aborderons l'impact de ce projet sur l'accessibilité de l'hypercentre et de Schaerbeek. Nous traiterons ensuite du sort probable du transport public en moyenne ceinture orientale, où sont visés l'augmentation de la vitesse commerciale du tram 7 et son prolongement jusqu'à Albert. Comme en témoigne le débat sur la localisation du (nouveau) terminus du 7, l'articulation entre cette ligne et le métro 3 soulève elle aussi des enjeux d'accessibilité. ➡

Ce PAD impliquera une déviation de la ligne de tram 25 dans ou à proximité du site. Cette déviation aura pour conséquence que le lien direct entre la commune de Schaerbeek et le campus de l'ULB sera perdu.



L'objectif d'augmentation des vitesses commerciales, et celui de gonfler la capacité du matériel roulant, entrent potentiellement en conflit avec la visée d'accessibilité.

1. AVENUE DE STALINGRAD > PLACE ANNEESSENS

Notre balade commence devant l'hôtel Stalingrad qui se situe à la fin de l'avenue du même nom (numéro 117). Ici se construit actuellement une nouvelle station de métro, nommée Toots Thielemans, qui sera desservie au plus tôt en 2025 par la ligne de métro 3. Dans votre dos, à moins de 500 mètres, se trouve la gare du midi où se trouvera l'arrêt précédent du métro 3. La station suivante, Anneessens, se trouve également à 500 m. Quant à la station Lemonnier, qui sera rénovée et reliée à la station de métro par un tunnel piéton souterrain, elle se trouve à gauche, sur le boulevard, à 80 mètres.

Cette proximité de stations amène à se questionner sur l'utilité d'un nouvel arrêt de métro, d'autant que la zone comprend déjà, outre le train, deux lignes de métro (2 & 6), 6 lignes de tram, 4 bus STIB, 3 bus TEC et 12 lignes de bus De Lijn et que c'est la gare du midi qui offre le plus de possibilités de correspondances. Malgré sa relative inutilité, ce projet à 175 millions d'euros a obtenu son permis d'urbanisme et son chantier d'ampleur durera plusieurs années et aura pour conséquence de changer le visage de ce quartier populaire et multiculturel[1].

En effet, l'arrivée de la station de métro entraînera une hausse des valeurs immobilières, tant pour le logement que pour le commerce ,dans ce quartier coincé entre un nouveau piétonnier et les futurs développements prévus dans le cadre du Plan d'aménagement directeur Midi. La spéculation immobilière commence d'ailleurs déjà à se mettre en place avec le rachat de bâtiments par des personnes espérant réaliser une plus-value à l'issue des travaux. Aucun mécanisme de lutte contre cette spéculation n'a été mis en place par les pouvoirs publics, tandis que les commerçants jouent actuellement leur survie.

Longez le trottoir sur la gauche et passez devant le Palais du Midi sous lequel se creuse actuellement un bout de tunnel qui reliera l'avenue au Boulevard Lemonnier. Vous arrivez à la Place Rouppe. Prenez à gauche dans la rue de Tournai pour rejoindre le boulevard.

1. À ce sujet, lire : http://www.metro3pourquoi.be/2019/04/03/station-de-metro-toots-thielemans-la-voix-aux-commercants/

Outre son coût (175 millions d'euros), la proximité de plusieurs stations (Midi, Lemonnier, Anneessens) amène à se questionner sur l'utilité du projet Toots Thielemans.

2. PLACE ANNEESSENS > PLACE DE BROUCKÈRE

Remontez le boulevard vers le nord. Sous vos pieds se trouve le pré-métro où passent les lignes de tram 3 et 4, réputées saturées entre la gare du Midi et celle du Nord. Elles seront remplacées par le métro, capable de transporter davantage de voyageurs que le tram, afin de diminuer l'utilisation de l'automobile à Bruxelles. En réalité, la saturation, réelle en heure de pointe, pourrait sans doute être améliorée en isolant des lignes en amont qui empruntent le même axe (le tram 51 d'Albert à Lemonnier) ou qui le croisent (la ligne 82). Une remise en surface de ces deux trams aurait permis d'augmenter les fréquences des trams 3 et 4 et sans doute de répondre à la demande. L'étude de cette alternative a cependant été écartée au motif que les tracés en surface… gêneraient le trafic automobile !

Vous arrivez à la place Fontainas qui marque le début du piétonnier. Si la situation actuelle est beaucoup plus agréable qu'il y a quelques années pour le marcheur, elle l'est surtout pour le flâneur et le chaland. Car le piétonnier n'est pas le résultat d'une véritable réflexion sur la mobilité mais bien d'une volonté de redorer l'attractivité commerciale du centre-ville, notamment en attirant de grandes enseignes. Est-ce le même sort qui attend l'avenue de Stalingrad ? Le piétonnier se veut aussi un élément central dans la politique touristique de la Ville. Vous arrivez devant la Bourse, qui fut autrefois le haut lieu des manifestations et des rassemblements politiques et culturels. Aujourd'hui, cet espace minéral et totalement dégagé se prête plutôt à merveille pour l'événementiel et les opérations publicitaires[2]. Vous êtes sous le cagnard ou la drache nationale ? À défaut d'un arbre où vous abriter, vous êtes contraint de chercher une place en terrasse ou de vous réfugier dans un magasin. Profitez-en pour admirer une dernière fois le bâtiment de la Bourse avant sa transformation en 2023, en un musée de la Bière fort contesté[3].

En vous arrêtant au coin de la première rue à gauche après la place, rue du Marché aux poulets, vous pouvez apercevoir le chantier de Brucity, le nouveau centre administratif de la Ville de Bruxelles, en lieu et place de l'ancien Parking 58 qui abritait 750 places de parkings. Le projet public comptera tout de même encore 450 places en souterrain en plus de celles réservées aux travailleurs de l'administration.

C'est que, si elle est invisible sur le boulevard, la voiture est encore plébiscitée pour accéder à la zone piétonne, renvoyée avec ses nuisances dans les rues proches et cachée dans des parkings hors voirie. Tout aussi regrettable, les pouvoirs publics ont fait le choix d'exclure totalement le transport public de la zone piétonne. Alors que le nouvel aménagement offre une place suffisante pour un transport public de surface, l'ensemble des arrêts de bus ont été replacés plus ou moins loin dans les rues adjacentes. Il manque pourtant une ligne de transport performante de surface qui traverserait le Pentagone d'Est en Ouest. Bien que cela ne semble pas être l'intention de la Région, la tramification annoncée de la ligne de bus 95 pourrait jouer ce rôle[4]. Pour vous déplacer du nord au sud en revanche, il ne vous reste qu'à plonger sous terre. Ce que l'on vous invite à faire lorsque vous aurez atteint la place De Brouckère.

2. À ce propos, lire : https://www.ieb.be/Pietonnier-du-centre-la-mise-en-spectacle-de-l-espace-public
3. À ce sujet, lire : https://www.ieb.be/Beer-Temple-le-recours
4. À ce sujet, lire : https://www.arau.org/fr/plaidoyer-pour-un-tram-est-ouest-a-travers-le-pentagone/

3. PLACE DE BROUCKÈRE > GARE DU NORD

Prenez le tram 3 (direction Esplanade) ou 4 jusqu'à la gare du Nord. Pour démentir l'idée selon laquelle le coût très important du métro nord (1,8 milliard d'euros[5]) empêcherait le développement d'autres lignes de transport, la Région annonçait, au lendemain de la délivrance des permis nécessaires au tronçon Albert-Nord, la création de plusieurs nouvelles lignes de tram. Parmi elles, le tram 10 devra desservir Neder-over-Heembeek et une nouvelle ligne relier Tour et Taxis à la Gare Centrale. Pour cette dernière, deux itinéraires sont possibles entre la gare du Nord et la gare Centrale. La Stib souhaite que le tram aboutisse sur l'avenue Pacheco, via Rogier et le boulevard du Jardin Botanique. Le tram pourrait alors se connecter à Rogier via le métro. L'autre option, soutenue par la Ville de Bruxelles, consiste à passer de la gare du Nord jusqu'à la nouvelle tour Iris sur la place Saint-Lazare, puis via le boulevard du même nom pour aboutir à Pachéco.

Descendez à la gare du Nord, remontez jusqu'au hall des départs, empruntez le tunnel desservant les quais, sortez rue d'Aerschot et dirigez-vous vers la gauche.

5. À ce jour, on ne connaît toujours pas la manière dont la Région envisage de financer le projet. L'État fédéral via Beliris financant un maximum de 500 millions, le reste du budget est à la charge de la Région Bruxelles-Capitale.

Ce chantier a commencé alors que l'étude des incidences environnementales du reste de la ligne de métro 3, soit 4,5 km de tunnel et 7 stations à construire, était toujours en cours et que ses conclusions n'étaient pas connues.

4. GARE DU NORD > PLACE LIEDTS

La rue d'Aerschot est actuellement en chantier pour la construction, sous le grill du chemin de fer, d'un « bout de tunnel » de 150 m. Situé entre la rue du progrès et la rue d'Aerschot, il servira de remisage des rames de métro pour la ligne 3, sur le tronçon Albert-Nord dans un premier temps, puis à terme de jonction entre la Gare du Nord et la Place Liedts. Ce chantier qui aura, dans sa seconde phase, une emprise sur l'entièreté de la route, a commencé alors que l'étude des incidences environnementales du reste de la ligne de métro 3, soit 4,5 km de tunnel et 7 stations à construire jusque Bordet, était toujours en cours et que ses conclusions n'étaient pas connues. Une manière de «verrouiller» le débat public sur le projet dans son ensemble, puisque l'ouvrage en chantier prend des hypothèses techniques (de profondeur de station, notamment) qui auront un impact sur tout le reste de la ligne. Rappelons toutefois que rien n'empêche que la ligne 3 se contente d'une desserte Albert-Nord, que ce « bout de tunnel » demeure un espace de remisage et qu'une amélioration du transport de surface schaerbeekois soit mise en place.

Prenez l'une des rues perpendiculaires à la rue d'Aerschot et tournez à gauche pour rejoindre la rue de Brabant. Remontez l'artère commerçante pour rejoindre la Place Liedts.

5. PLACE LIEDTS > PLACE MEISER

La Place Liedts est actuellement en chantier pour des travaux préparatoires à l'arrivée du métro 3, bien que les permis nécessaires à celui-ci n'ont pas été délivrés et que l'enquête publique n'aura pas lieu avant 2022. En attendant, tous ces chantiers (et ceux à venir) ont pour effet de dégrader la mobilité dans le quartier, en particulier pour le tram 55, voué à disparaître au moment de la mise en service du métro nord. En effet, elle est considérée comme non complémentaire avec la ligne 3 et pourrait lui faire concurrence. Rappelons ici que le tram ne joue pas le même rôle que le futur métro et que celui-ci réduira l'accessibilité de Schaerbeek et Evere. La ligne 55 compte cinq arrêts de plus que la future ligne 3 et assure une desserte locale : en la supprimant, ce sont les temps de parcours des usagers qui augmenteront. Et ce d'autant plus que les arrêts de la ligne 3 seront situés à plus de 30 mètres sous terre, avec des quais plus enfouis que ceux de la station Botanique. Le tram offre également une visibilité aux commerces de quartier, qui seront en concurrence avec ceux qu'abriteront les stations de métro[6]. Alors que l'omniprésence du trafic automobile mine les performances de la ligne 55, aucune amélioration n'est prévue pour les usagers avant sa suppression en 2030.

Prenez le tram 25 (direction Boondael) jusqu'à la place Meiser.

6. À ce propos, lire : https://www.ieb.be/Tram-55-chronique-d-une-annoncee

6. PLACE MEISER > ARRÊT « DIAMANT »

Descendez à l'arrêt Meiser, après la traversée du carrefour (le tram s'arrête également avant celui-ci).

Point noir en matière de congestion et d'accidents, la place Meiser et son aménagement sont problématiques pour la circulation des trams, englués dans le trafic automobile. Ces problèmes de mobilité expliquent pour partie qu'un tunnel ait été projeté afin d'enterrer les automobiles. En 2013, le gouvernement régional envisageait la construction d'un double tunnel trams-voitures qui avait réjoui les autorités communales. Cette option a par la suite été abandonnée : en 2015, après la destruction du viaduc Reyers, le ministre-président Rudi Vervoort estimait que le tunnel et ses trémies auraient coupé le quartier en deux[7]. Le coût projeté (240 millions d'euros) a probablement joué un rôle dans cette décision.

L'idée d'un tunnel, en tout cas un tunnel voiture entre les boulevards Reyers et Wahis, a été fortement soutenue par des associations comme Droit de rouler et de parquer (DPR). L'argument principal était qu'une telle infrastructure aurait permis de « libérer la place Meiser de 40 % de ses voitures ». Outre qu'il ne s'encombre pas des enjeux environnementaux soulevés par la construction de tunnels ni des coûts de construction et d'entretien, l'argumentaire est imperméable à des leçons qu'on tire depuis des décennies : augmenter l'espace dévolu à l'automobile provoque tendanciellement une hausse du trafic.

Rendez-vous à pied à l'arrêt Diamant en empruntant le boulevard Reyers vers le sud. Entre Diamant et Reyers, on jouxte le périmètre du Plan d'aménagement directeur Mediapark qui vise notamment la création de 1 600 logements, de nouveaux sièges pour la VRT et la RTBF, de superficies dédiées aux activités médias variées (école, entreprises) et d'un parc d'une superficie de 8 hectares. La mobilisation des habitants et des associations a notamment permis de sauver de l'abattage le bois Georgin, qui abrite une riche biodiversité et est composé de près de 20 000 arbres. Ce projet de PAD aura un impact en termes de mobilité puisqu'il impliquera une déviation de la ligne de tram 25 dans ou à proximité du site. Cette déviation aura pour conséquence que le lien direct entre la commune de Schaerbeek et le campus de l'ULB sera perdu. Ce PAD devrait être remis à l'enquête publique en ce mois de septembre. Marchez jusqu'à l'arrêt suivant, Diamant, qui se trouve en souterrain.

7. "Le tunnel pour trams sous la place Meiser abandonné", Le Soir, 18/1/2018

Le tram ne joue pas le même rôle que le futur métro et celui-ci réduira l'accessibilité de Schaerbeek et Evere.

7. ARRÊT « DIAMANT » > AVENUE CHURCHILL

Descendre dans la station de pré-métro pour prendre le tram 7 en direction de Vanderkindere, une ligne majeure de la moyenne ceinture orientale qui relie l'esplanade du Heysel au haut d'Uccle. En raison de l'augmentation de la fréquentation et, plus récemment, de la densification que devraient connaître certains territoires traversés par le tram 7 (à la faveur, entre autres, des projets immobiliers proches de l'ULB et du Plan d'aménagement directeur Casernes), la « métroïsation » du tram 7 est régulièrement évoquée. Non pas via la construction de tunnels, mais par la mise en service d'un métro léger de surface, de nature à augmenter la vitesse commerciale sur la ligne.

Cet objectif est à replacer dans la vision globale de la STIB quant au réseau de trams, qui entend à la fois compléter le maillage à l'ouest (une rocade qui relierait De Wand au Westland d'Anderlecht) et améliorer la performance sur la rocade est.

Doubler la fréquence du tram 7 par le biais de son isolement implique de revoir son articulation avec d'autres lignes qui en partagent le tracé : le tram 25 (qui partage les rails avec le 7 entre Buyl et Meiser) et le tram 3 (entre Hembeek et Esplanade).

Ce dernier deviendra le tram 10 et sera dévié vers Neder-over-Heembeek (NOH) peu après le pont Van Praet, de manière à ne plus entrer en conflit avec le tram 7 sur l'axe Hembeek – Esplanade

Ainsi, les habitants du quadrant nord-ouest perdront leur connexion directe avec le centre-ville assurée par l'ancienne ligne 3, même si ceux de NOH bénéficieront d'une meilleure accessibilité au transport public[8].

Ces quelques éléments témoignent que l'objectif d'augmentation des vitesses commerciales, et celui de gonfler la capacité du matériel roulant, entrent potentiellement en conflit avec la visée d'accessibilité, en vertu de laquelle le temps consacré à rejoindre un arrêt de transport public doit être le plus faible possible, comme le nombre de correspondances.

8. Lire « N2OH. Un tram pour accompagner le développement urbain de Neder-over-Heembeek », synthèse de l'étude d'impact, février 2020.

Le terminus du tram 7 sera toujours situé à Vanderkindere, ce qui impliquera une correspondance supplémentaire pour les personnes voulant rejoindre Albert de la Bascule (Uccle) ou de la moyenne ceinture orientale.

8. AVENUE CHURCHILL > AVENUE ALBERT

Descendez à l'arrêt Churchill sur le rond-point et prenez le tram 3 vers Esplanade qui entame son parcours. La situation peut sembler ubuesque : si votre destination est Vanderkindere, vous pouvez rester dans le 7, mais au prix d'une attente qui peut atteindre 5 à 7 minutes – alors que du rond-point le terminus est accessible à pied en 5 minutes.

Atteindre Albert du rond-point Churchill implique donc une correspondance, alors que l'objectif, exprimé récemment par la ministre de la mobilité, reste de prolonger le tram 7 jusqu'à Albert. Pour cela, la Région et la STIB auraient dû déposer une demande de permis pour créer une arrière-gare dans la foulée des travaux liés au métro nord.

En l'absence de cette demande, le terminus du tram 7 sera toujours situé à Vanderkindere, ce qui impliquera une correspondance supplémentaire pour les personnes voulant rejoindre Albert de la Bascule (Uccle) ou de la moyenne ceinture orientale. Ainsi, un usager qui voudra rejoindre Albert en partant de Buyl devra prendre deux trams avant de pouvoir embarquer dans le métro. Cette rupture de charge supplémentaire a suscité la réaction véhémente des autorités uccloises[9]. Celles-ci soutiennent pourtant bec et ongles la construction du métro nord qui engendrera une correspondance pour un nombre très important d'usagers, dont des Ucclois : ceux des lignes 3, 4 et 51, qui bénéficiaient d'un accès direct aux espaces centraux. Le prolongement de la ligne 7 ne devrait pas être prêt pour la mise en service du métro à Albert, prévue pour 2025. Quant au prolongement prévu de ce tram 7 vers Forest, la STIB avait fait part de ses intentions de creuser (depuis la surface!) un tunnel sous le parc de Forest. Espérons que ce soit cette idée qui soit enterrée pour de bon plutôt qu'une autre ligne de transport public !

9. « Uccle exige le déplacement du terminus du tram 7 à Albert comme initialement prévu », BX1, 20/5/2021 et « Uccle exige la construction du pôle multimodal Albert comme prévu », La Capitale, 19/5/2021.