

BRUXELLES

Trimestriel,
Paraît 4 fois par an
Bureau de dépôt:
Bruxelles X
P 302402



PB-PPIB-01148
BELGIE(N)-BELGIQUE

PÉRIODIQUE ÉDITÉ PAR
INTER-ENVIRONNEMENT-BRUXELLES,
FÉDÉRATION DE COMITÉS DE QUARTIER
ET GROUPES D'HABITANTES

N°341 – AVRIL-JUIN 2026

EN MOUVEMENTS

QUARTIER NORD



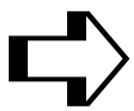
RETOUR VERS
LE FUTUR

INTRODUCTION

50 ANS APRÈS, RETOUR

Le quartier Nord est tristement connu pour être l'un des exemples les plus flagrants de la bruxellisation. Cette situation de destruction d'une ville en temps de paix a découlé de la trop grande proximité entre pouvoirs publics et promoteurs immobiliers privés. 50 ans après, est-on vraiment sorti de la logique du plan Manhattan ?

INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES



Du temps a passé. La construction de tours a connu une halte brutale avec la fin des trente glorieuses, puis a finalement bénéficié de la financiarisation de l'immobilier pour compléter son cycle. 11 000 habitant-es ont été expulsé-es, le quartier monofonctionnel d'affaires a vu le jour, les comptes ont été faits et on s'est juré « plus jamais ça ».

En effet, aujourd'hui le discours sur le quartier Nord a radicalement changé. Tout le monde s'accorde sur un certain nombre de constats. Plus personne ne dit vouloir continuer dans la même logique. Et certains acquis, notamment en termes de démocratie urbaine, font que le quartier ne pourra plus connaître le même type de développement que dans les années 1970. Est-on pour autant véritablement sorti de la logique du plan Manhattan ? Si les pouvoirs publics ne

sont plus directement inféodés aux « Barons du béton », il ne semble pas y avoir de volonté réelle de contraindre ces derniers dans leurs projets.

Avec la remise à ciel ouvert de la Senne, le quartier Nord se pare de bleu et de vert, dans une nécessaire dynamique de restitution de la place de l'eau en ville. Mais ici l'eau, couplée aux nombreux plans et programmes du quartier, ne charrie pas seulement des promesses de biodiversité, de fraîcheur et d'espaces plus qualitatifs : elle risque aussi d'alimenter un nouvel épisode de revalorisation foncière et d'éviction des habitant-es. L'article « L'or bleu du quartier Nord » [voir p. 5-7](#) montre bien que le récit consensuel de renaturation et d'amélioration des espaces publics ne peut occulter la

Les comptes ont été faits et on s'est juré « plus jamais ça »...

question des bénéficiaires ultimes de cette transformation. Derrière ce projet phare du plan Max-Sur-Zenne, il y a le risque que se rejoue une vieille histoire bruxelloise : celle de la Senne qui chasse les classes populaires, il y a deux siècles par son enfouissement, et désormais par sa remise en valeur. D'autres expériences de renaturation et de remise à ciel ouvert de cours d'eau peuvent éclairer les chemins à (ne pas) prendre dans le quartier Nord. Ils mettent en lumière les ambiguïtés d'une écologie urbaine trop souvent mobilisée comme levier de valorisation plutôt que comme outil de justice sociale.

En matière de mobilité, force est de constater que l'une des opérations-phares concernant le quartier Nord et celui du canal semble aussi avoir été surdéterminée par la latitude octroyée par les autorités publiques à l'action du secteur privé.

L'article « Tram 15 ou tram de Tour et Taxis » [voir p. 9-10](#) montre bien que les ambitions du tram 15, dont la réalisation est évoquée dans la récente Déclaration de politique régionale, sont largement tributaires de la manière dont a été urbanisé le site de Tour et Taxis. Alors que les tracés initiaux envisagés il y a à peine quinze ans prévoyaient la desserte de l'ancienne friche et que la STIB estimait pertinent de demander à ses propriétaires de contribuer au financement de ce tram, le projet présenté lors



VERS LE PASSÉ

de l'enquête publique a vu son ampleur et son utilité largement rabotées : la ligne, à charge des seuls pouvoirs publics, ne desservira plus l'intérieur du site de Tour et Taxis et se limitera à le longer par la rue Picard. Et pour cause : les opérations immobilières privées, autorisées notamment par un Plan particulier d'affectation du sol particulièrement soucieux de la rentabilité des promoteurs, ont compromis la réalisation d'une ligne traversante et l'implantation d'un ou plusieurs arrêts sur le site. Par ailleurs, le prolongement de la ligne 15 vers la gare Centrale, censé constituer la seconde phase du projet, semble plus qu'incertain au vu du contexte budgétaire régional et de l'absorption par le Métro 3 de la plupart des nouveaux investissements relatifs au transport public : le tram 15, qui empruntera un tronçon déjà desservi par un bus, se prépare ainsi à se hisser à la première place des lignes les plus courtes de la région.

En faisant le compte des programmes, plans et autres opérations publiques dans le quartier Nord, l'article « Manhattan 2.0. Urbanisme dans le quartier Nord ou les fantômes du plan Manhattan » Voir p.14-17 met en lumière une forme d'omniprésence des pouvoirs publics, mais sans ambition réelle de contraindre les promoteurs privés. Comme dans le PAD Max où l'on impose bien certaines ambitions en termes de mixité ou de logement, mais sur des terrains publics et en laissant soigneusement les parcelles privées du

quartier Manhattan en dehors du périmètre du plan. Ou bien encore autour de la gare du Nord, où c'est un promoteur privé qui, selon ses intérêts propres, pilote la révision d'un Plan Particulier d'Affectation du Sol et impose une série de choix stratégiques en termes de mobilité avant que le Masterplan censé venir régler ces questions ne puisse être adopté. Une inversion des rôles ou un simple aveu d'impuissance des pouvoirs publics ? Des occasions manquées en tous cas de renverser les dynamiques qui traversent le quartier Nord depuis de nombreuses années.

Un constat partagé dans l'article « Kanal, l'urgence d'un nouveau futur ! » Voir p.19-20 qui retrace les déboires d'un projet de musée pensé avant tout comme un équipement touristique. C'est-à-dire sans véritable projet culturel, sans véritable collection et avec des coûts très au-delà des moyens de la Région bruxelloise. Un projet Kanal-Pompidou qui continue malgré tout d'être porté comme une priorité politique, ce qui lui ôte toute capacité à se remettre en question. D'où l'urgence de repenser collectivement son devenir.

Un coup d'œil dans le rétroviseur, du haut du quartier petite colline, viendra enfin ponctuer ce BEM d'une histoire qui se conclura

heureusement : le portait du Théâtre Océan Nord Voir p.21-23, lieu engagé dans un projet culturel en dialogue permanent avec son territoire, sa

Et, dans les faits, les projets qui sortent de terre dans le quartier ne sont pas si différents de ceux imaginés il y a 50 ans.

rue et ses voisins. Une chronique retraçant ses trente ans d'existence au cœur de Schaerbeek, récemment mis en péril par le coût de travaux nécessaires et un propriétaire souhaitant vendre au plus offrant. En travers et par-delà, se pose la question de l'échelle des projets culturels, dont la fonction excède en réalité souvent ce par quoi

on les nomme, et de leur maintien vis-à-vis de politiques culturelles surplombantes.

En filigrane de ce dossier sur le quartier Nord, un double constat. Aujourd'hui, on ne parle plus d'une inféodation complète des pouvoirs publics à la promotion immobilière privée, comme lors de la bruxellisation du quartier Nord dans les années 1960. Il subsiste néanmoins une absence totale d'ambition des pouvoirs publics de contraindre les « Barons du béton ». Dans les faits, ce « plan Manhattan 2.0 » donne naissance à des projets qui ne diffèrent pas fondamentalement de ceux imaginés il y a 50 ans. ■

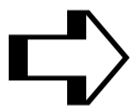




L'OR BLEU DU QUARTIER NORD

Ces dernières décennies, de nombreuses villes européennes déterrent leurs rivières ou les « renaturent ». Une réponse à l'effondrement de la biodiversité aquatique et à la nécessité d'infiltrer les eaux pluviales. Une opportunité aussi pour stimuler l'attractivité économique d'un territoire et remplacer une population par une autre, au profil socio-économique plus aisé.

CHARLOTTE TIBERGHEN, STEPHANIE D'HAENENS, MAUD MARSIN



À Bruxelles, l'eau est une composante centrale du relief et de la géologie de la ville bien qu'elle soit peu visible¹. Les cours d'eau, marais et sources qui ont jadis contribué à la vigueur de son passé industriel ont été enfouis sous le béton au rythme des choix politiques qui ont mené à l'expansion urbaine moderne. Si Paris a mis en valeur sa Seine, Bruxelles a enterré la sienne de Senne, qui s'écoule en souterrain sur la quasi totalité des 14 kilomètres de son parcours dans la région. Néanmoins, depuis quelques années, plusieurs projets visent à lui faire revoir le jour. L'un d'entre eux est en attente de réalisation dans le quartier Nord. Quels sont les effets de ces améliorations paysagères sur les valeurs foncières et immobilières? Comment assurer le maintien des habitant·es dans leur quartier au bord de la rivière « restaurée »?

L'EUROPE À LA SOURCE DU CHANGEMENT

Au début des années 2000, la Directive-cadre européenne sur l'eau (DCE) marque l'adoption des premières législations dédiées à l'amélioration de la qualité des eaux de surfaces et souterraines. Elle contraint les États membres à en assurer la protection et à renforcer l'état quantitatif et qualitatif des eaux de surface, côtières, de transition et souterraines². Elle se traduit notamment par l'obligation d'élaborer et d'adopter des plans de gestion de « districts hydrographiques » tous les 6 ans. Dans notre région, le premier Plan de Gestion de l'Eau (PGE) est adopté en 2012, piloté par Bruxelles Environnement (BE) qui veille à ce que les objectifs de la DCE soient atteints (ou tentent de l'être) en coordination avec les grands acteurs concernés: Vivaqua, Hydria, le Port de Bruxelles. La mise en service des stations d'épuration Sud (Anderlecht, 2000) et Nord (Haren, 2007) a permis la dépollution partielle des eaux de la Senne et, en 2016, des poissons sont trouvés en nombre à plusieurs endroits³. Néanmoins, selon les critères de la DCE, la Senne reste aujourd'hui encore en mauvais état. Des obstacles de taille ralentissent l'atteinte d'un bon score: les surverses des bassins d'orage en cas de saturation

du réseau, l'artificialisation de son lit, le fait que la Senne se trouve dans un pertuis souterrain et l'incapacité des stations d'épuration à traiter tous les polluants (dont les substances émergentes telles que les hormones, les antibiotiques, les PFAS...). L'une des actions entreprises en ce sens par l'administration est la revalorisation de la Senne dans son contexte urbain via une remise à ciel ouvert de certains tronçons. Elle s'accompagne d'une désartificialisation du lit et d'une végétalisation des berges. Une portion de 200 mètres a ainsi déjà pu revoir la lumière du jour en 2021, à Neder-Over-Heembeek, dans une zone industrielle périphérique. Si d'autres morceaux de cours d'eau de la région ont suivi et vont suivre cette voie, l'une des plus importantes remises au jour, tant pour son ampleur que sa centralité, est celle qui figure dans le projet Max-sur-Zenne: 650 m de Senne ajourés dans le quartier Nord, au sein d'un parc remis à neuf. Ce « permis majeur d'aménagement urbain pour relancer toute une dynamique de quartier », ⁴ selon les mots d'Urban, a été délivré en 2024. Faute de gouvernement régional pour voter les budgets, les travaux de mise en œuvre, prévus pour l'année suivante, ont toutefois été postposés.

PROMESSES À CIEL OUVERT

Les effets attendus des remises à ciel ouvert telles qu'elles sont menées dans le cœur de plusieurs villes d'Europe sont de plusieurs ordres. Elles permettent l'amélioration de la qualité de l'eau par des processus d'oxygénation et de rétention de nutriments. La désartificialisation et la végétalisation du lit et des berges créent de nouveaux habitats rivulaires et aquatiques de diverses profondeurs. Les plantes contribuent à la filtration de l'eau et constituent autant d'espaces accueillants pour des macro-invertébrés, des oiseaux, des poissons... Au Nord de Bruxelles, un couple de castors a été aperçu en bord de Senne à la mi-novembre 2025. Une portion de cours d'eau à ciel ouvert, c'est aussi une opportunité (micro) locale d'améliorer la gestion des eaux

pluviales. La présence de l'eau participe aussi à la régulation microclimatique, en rafraîchissant l'air, ce qui contribue à lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbain. Ces réaménagements accompagnent souvent la création d'espaces récréatifs et constituent une sensibilisation à la présence de l'eau en ville – et à la nécessité de protection de cette ressource –; ils offrent une lisibilité de l'histoire urbaine. Certains de ces aménagements, qui prévoient l'élargissement du lit et la création de zones d'expansion pour le cours d'eau, peuvent constituer une protection contre les inondations en régulant leur hauteur et leur débit. Ces répercussions positives se retrouvent dans des proportions variables selon les spécificités locales, les tronçons des réaménagements et leur qualité. Dans le projet Max-sur-Zenne, l'ampleur des aménagements est prometteuse mais la qualité de l'eau restera affectée par la subsistance en amont et en aval de tronçons enterrés de la rivière, qui entraînent une forte dégradation des communautés biologiques. Le projet, situé sur le pertuis central de la Senne, sera néanmoins – à coup sûr – un espace où la vie pourra foisonner et les poissons faire halte durant leur migration.

LES PROJETS COULENT À FLOT

La remise à ciel ouvert de la Senne est l'élément phare⁵ du projet de rénovation du parc Maximilien « Max-sur-Zenne », dont l'enveloppe s'élève à 14,6 millions d'euros⁶. Elle est évoquée dans le Contrat de Rénovation Urbaine (CRU) 1 Citroën-Vergote de 2017 et figure en bonne place dans le projet de Plan d'Aménagement Directeur⁷ (PAD) Maximilien-Vergote de 2023 Voir p.14-17. Annoncé comme un projet fédérateur, sécurisant et du « quotidien », Max-sur-Zenne ambitionne de relier des espaces verts morcelés des communes de Molenbeek et de la Ville de Bruxelles, et prévoit la création d'un nouveau lit végétalisé où la Senne coulera à ciel ouvert tout en continuant, en parallèle, à couler dans son pertuis originel sur lequel une nouvelle promenade sera aménagée. En plus d'un espace vert plus qualitatif, le développement de la mobilité douce à travers le quartier était avancé comme un objectif important. La page officielle de Max-sur-Zenne mentionnait également « une nouvelle dynamique vers l'hypercentre de Bruxelles »⁸. IEB, dans son avis⁹ sur le PAD, déplorait notamment ➔

Le projet prévoit la verdurisation des voiries interconnectées qui s'additionnent alors au parc Maximilien pour laisser miroiter un parc deux fois plus grand que ceux de Forest et Duden réunis.

la dénomination trompeuse d'un « *parc métropolitain reliant* » de 80 ha. En effet, le projet prévoit la simple verdurisation des voiries interconnectées qui s'additionnent alors aux 8 ha du parc Maximilien pour laisser miroiter un parc deux fois plus grand que ceux de Forest (13 ha) et Duden (24 ha) réunis. Par ailleurs, volontairement ou non, ce changement d'appellation vient reconfigurer l'image du « parc Maximilien » dont le nom évoque, depuis 2016, tout autant la mauvaise gestion de la crise migratoire que les initiatives citoyennes qui ont tenté d'y remédier. Dans les grandes lignes, Max-Sur-Zenne prévoit aussi – pour une question de perspective sur le musée Kanal – le déplacement de la ferme à côté de la dalle du Foyer laekenois. Certain-es habitant-es de cet ensemble de logements sociaux en carence de rénovation avaient pourtant exprimé leurs appréhensions quant aux potentielles nuisances occasionnées par la présence de la ferme à proximité de leurs logements. L'abattage de 218 arbres matures devrait être « compensé » à moyen terme par la plantation de 771 essences juvéniles. Sont également programmés une modification des voiries environnantes, deux nouvelles passerelles, du mobilier urbain, un centre d'activités de quartier, des zones de sport et de loisirs et 30 % de surface réservée exclusivement à la biodiversité. D'autres plans et programmes ont été initiés par la puissance publique et concernent les zones limitrophes de ce projet : le Contrat de Quartier Durable 18 Hélicopter-Anvers mené à l'échelle de la commune, la reconstruction des tours WTC I et II (projet Zin), les travaux du CCN (projet Nör) ou encore l'arrivée du musée Kanal-Pompidou ^{voir p. 19-20}, cet « *hyper-équipement culturel du quartier* »¹⁰. On peut également citer le Plan Canal qui se traduit principalement par une vaste stratégie de marketing urbain avec, entre autres, la création de nouveaux espaces publics attractifs sur les berges du canal.

On l'aura compris, les pouvoirs publics et privés travaillent dur pour « revitaliser » le quartier Nord 50 ans après la gigantesque opération immobilière du « plan Manhattan » qui a entraîné l'expulsion de plus de 11 000 habitant-es¹¹.

Dans le cadre de ce vaste programme, on peut dès lors craindre que la remise à ciel ouvert la Senne dans l'hypercentre n'entraîne une hausse des valeurs immobilières, portée par l'attractivité de ce type de projets, dont les promoteurs ne peuvent que se réjouir.

VALEURS EN CRUE

Dans d'autres villes européennes, malgré la diversité des projets, la montée en gamme des logements en bordure ou à proximité de cours d'eau mis en valeur a déjà pu être observée. Dans le centre-ville d'Aarhus (Danemark) notamment, la remise à ciel ouvert de la rivière homonyme – couverte dès les années 1930 dans un contexte hygiéniste et de développement des infrastructures routières – a répondu, entre 1992 et 2015, à un double objectif : protéger la ville et ses habitant-es contre les inondations mais aussi dynamiser le périmètre via la création d'une infrastructure verte et bleue alliant mobilité

douce et espaces de détente (dont des terrasses de cafés et restaurants). Le projet est cité en exemple par le programme Interreg Europ¹², qui a vu dans l'attractivité accrue et l'augmentation des valeurs immobilières des preuves de son succès¹³.

De manière générale, la simple renaturation des berges est décrite dans la littérature urbanistique comme un levier d'attractivité et de dynamisation urbaine. À Munich, la renaturation des rives de l'Isar qui traverse la ville du Sud au Nord sur 14 km – dont des travaux de sécurisation des habitations face aux crues –, offre un cadre de vie prisé, alliant nature et proximité du centre-ville. Les classes plus aisées, attirées par son aspect plus naturel, ont investi les quartiers situés directement au bord de l'Isar (ou très proches), entraînant une hausse des prix au mètre carré.

En adoptant dès 1991 son « Plan Bleu », le Grand Lyon a fait de la reconquête du Rhône et de la Saône l'un des principaux axes de sa stratégie de développement (économique) durable.

Depuis, la métropole s'est attachée, d'une part, à valoriser les berges du Rhône et, d'autre part, à mener d'importantes opérations de « renouvellement urbain » de sites autrefois industrialo-portuaires (« Lyon Confluence »)¹⁴. Alors que cette densification urbaine répond aux standards des écoquartiers (création d'espaces verts, développement des circulations douces, zones de délassement...), elle ne contribue pas, en revanche, à la restauration des fonctions naturelles des écosystèmes des milieux aquatiques car elles se limitent souvent au paysagement des quais et à la récupération des eaux pluviales. Le Grand Lyon a, en outre, concentré ses interventions sur les fronts d'eau (« waterfront »). Les petites rivières urbaines, affluents du Rhône et de la Saône, sont des territoires orphelins de l'action publique... Sauf quand elles laissent entrevoir des territoires à conquérir. La renaturation du Ruisseau des Planches (petit affluent de la Saône), dans le neuvième arrondissement de Lyon, un quartier populaire, offre des perspectives lucratives aux aménageurs publics et privés car plusieurs parcelles riveraines du cours d'eau sont mutables et peu densément urbanisées... ce alors qu'à moyen terme, les disponibilités foncières se raréfient dans la métropole.

À Madrid, la remise en valeur du fleuve Manzanares au sein du projet Madrid Rio a entraîné une hausse des prix moyens des loyers à proximité des berges auparavant plus modestes¹⁵.

L'enfouissement de 6 km de l'autoroute urbaine qui bordait le fleuve a laissé place à une vaste infrastructure verte (parc linéaire, sentiers piétons et cyclables, plantation d'arbres, installations sportives et de loisirs, ponts et passerelles), qui a contribué à accroître

la traversabilité du fleuve en direction du Sud-Ouest de la ville où plusieurs quartiers populaires sont implantés. À la suite de son inauguration en 2010, des sociologues ont étudié durant 9 ans les conséquences sociales et territoriales de

cette infrastructure. Une dizaine d'années après l'inauguration du projet, des ménages disposant de revenus moyens plus élevés que celui des habitant-es d'origine et possédant un diplôme de l'enseignement supérieur s'établissent dans les quartiers proches de cette portion du fleuve. Les chercheuses ont décrit l'ensemble de l'opération, financée par des fonds publics à hauteur de 3,6 millions d'euros, comme ayant nui aux classes les plus vulnérables en augmentant la ségrégation urbaine. Iels ont dénoncé le manque de mesures de protection sociale prévues pour l'accompagner.

L'ÉCOLOGIE RENTABLE?

Ce risque de gentrification n'est pas tout à fait étranger aux pouvoirs publics bruxellois. Il est par exemple évoqué dans le dossier accompagnant le projet Max-Sur-Zenne. Cependant, les pouvoirs publics affirment ne pas pouvoir prendre d'autres mesures que de chercher à garantir à toutes l'accès aux espaces publics et équipements de loisirs du quartier. Nous pensons que d'autres mesures bien plus fortes existent pour permettre le maintien des habitant-es initiaux-ales dans ces quartiers et peuvent constituer de réelles mesures de protection sociale. La principale est de sortir le logement d'une logique de marché où il n'a pas – en tant que droit fondamental – sa place. Ce projet politique se heurte à des obstacles de taille mais d'autres outils existent pour éviter que l'amélioration de la qualité de vie dans ces quartiers ne profite à d'autres à cause de l'augmentation des valeurs immobilières. Dans une ville où plus de 60% des ménages sont locataires, l'encadrement des loyers serait un levier redoutablement efficace si sa traduction dans les lois régionales était de taille à contrer les effets déjà existants d'une crise prolongée du logement abordable. Ce n'est malheureusement pas encore le cas aujourd'hui. Les PAD, instruments dérogatoires par essence – ce que nous déplorons toujours –, ont le pouvoir de déterminer la typologie de logements à créer sur son périmètre. Le volet réglementaire du PAD Maximilien-Vergotte contraint à ce qu'un quart des logements construits dans son périmètre soient affectés au logement à finalité sociale. Cette initiative s'applique en réalité majoritairement aux terrains publics¹⁶ qui composent le périmètre. Les propriétaires privés des terrains sur le pourtour du plan sont libres de construire au plus rentable (bureaux, logements de standing). En outre, la dénomination « à finalité sociale » ne garantit pas la création de logements sociaux locatifs, seuls capables de permettre à long terme des loyers proportionnels aux revenus des occupant-es, et à assurer la pérennité du caractère public et la maîtrise des loyers.

La question n'est pas de choisir entre l'écologie et le logement mais de refuser que l'écologie soit l'apanage des ménages à hauts revenus.

D'autres mécanismes ont été mis en place dans certains projets, sans toutefois garantir à ce jour une maîtrise publique des logements réalisés. A minima, le maintien du caractère public du foncier aurait pu constituer une garantie que son utilisation serve l'intérêt général, mais les différents plans n'ont pas saisi cette occasion. Dans cette juxtaposition de plans et programmes, le cadre n'est pas suffisamment protecteur pour les habitant-es. De surcroît, il laisse la part belle à la construction de bureaux,

mais les différents plans n'ont pas saisi cette occasion. Dans cette juxtaposition de plans et programmes, le cadre n'est pas suffisamment protecteur pour les habitant-es. De surcroît, il laisse la part belle à la construction de bureaux,

malgré la nécessité de réintroduire une réelle mixité via du logement et des équipements collectifs. Il est certain que le logement abordable fera figure de rareté. La Senne à ciel ouvert et ses berges verdurisées risquent alors de constituer un levier de « gentrification bleue » qui, combiné aux autres interventions destinées à améliorer les aménités du quartier, rendra celui-ci plus attractif pour les investisseurs et touristes¹⁷.

À la faveur des changements climatiques – qui en Région bruxelloise se traduisent essentiellement par une augmentation des fortes précipitations en hiver provoquant des inondations et une augmentation des jours de forte chaleur en été¹⁸ –, l'eau se rappelle à nous de façon croissante, inondant les caves, plongeant de grands projets dans la tourmente (Métro 3), réurgéant

dans des formes propices à la vie (marais Wiels et marais Biestebroek...). Si la sonnette d'alarme européenne a relativement bien fonctionné à l'échelle des états membres de l'Union pour restituer une place aux masses d'eau courante dans les paysages (péri)-urbains, l'enjeu est désormais que leur restauration ne soit pas excluante. Sans encadrement strict du marché immobilier, sans offre augmentée de logement social ni protection du foncier public, la Senne et ses rives retrouvées renoueront avec leur fonction historique de marqueur de classe sociale. Jadis exutoire des eaux usées industrielles, la rivière dessinait un parcours cloacal le long duquel s'entassaient les classes laborieuses. Aujourd'hui et demain, vivre au bord de la rivière renaturée (et des aménités qui l'accompagnent : pistes cyclables, zones de

repos, activités de loisir) attise la convoitise des aménageurs de la ville et des professionnels de l'immobilier avec la promesse de rentes lucratives assurées par des logements de standing. La question n'est pas de choisir entre l'écologie et le logement mais de refuser que l'écologie soit l'apanage des ménages à hauts revenus. ■

OUBLIER LA SENNE...

↪ En Europe, la ville médiévale est intrinsèquement liée à l'eau. Au X^e siècle, Bruxelles, Broekzele – qui tire son nom de sa position au cœur d'une large zone de marais – se développe sur les berges humides de la Senne¹. Elle coule au cœur de la ville, où le port de Sainte-Catherine s'établit. Ses usages économiques et domestiques se développent et s'intensifient tout au long du Moyen Âge, puis la Petite Senne – un fossé artificiel inondé – est développée à partir de la rivière afin de renforcer les fortifications de la ville². Au XVI^e siècle, l'expansion commerciale de la ville se trouve limitée par les crues, la durée du trajet des bateaux et les péages sur son cours. C'est ainsi qu'est créé le canal de Willebroek, achevé en 1561. Alimenté par la Senne, il permet d'atteindre l'Escaut en un jour ou deux, contre les huit nécessaires auparavant. Trois siècles plus tard, alors que l'économie bruxelloise s'industrialise³ et que la ville s'agrandit, le canal Bruxelles-Charleroi est aménagé et achevé en 1832 afin d'assurer l'approvisionnement en charbon en provenance du Hainaut. Ce nouvel essor et la saturation ferroviaire mènent au déplacement du port du centre vers le nord de la région. Les bassins de Sainte-Catherine sont remblayés, tandis que les nouveaux bassins Béco, Vergote et Gobert, sont creusés au tournant du XX^e. Les grands navires maritimes peuvent désormais y jeter leurs ancres. C'est autour de ces zones que s'articule l'industrie bruxelloise à son apogée. La Senne perd alors la plupart de ses fonctions économiques et devient gênante. Dépotoir pour les déchets domestiques et industriels, elle se mue peu à peu en égout à ciel ouvert, accusé de propager des maladies. De surcroît, elle sort régulièrement de son lit et inonde des populations installées dans le fond de vallée. Au XIX^e siècle, sous l'impulsion du bourgmestre Jules Anspach et de ses acolytes, fervents libéraux qui voulaient transformer l'image de la capitale, démarre un vaste mouvement hygiéniste et politique. La décision de voûter la Senne est prise, au détriment de la solution du détournement : faire disparaître les quartiers « insalubres » (populaires et malsains) et les remplacer par des boulevards de type haussmanien synonymes de modernité, tout en éloignant les miasmes de la rivière. Sa disparition servit de prétexte à la destruction des quartiers de labour, et souvent de misère, que la révolution industrielle et le capitalisme triomphant avaient fixés sur ses bords. Cette reconfiguration de

l'espace urbain est aussi une restructuration de classe dans laquelle les quartiers populaires sont dépossédés de leur assise territoriale au profit d'un ordre spatial plus conforme aux intérêts de l'État et des groupes sociaux dominants⁴.

Cette première phase de travaux s'achève en 1871, et laisse place aux grands boulevards centraux au-dessus du pertuis où la rivière coule. En parallèle, la ville développe et modernise son réseau d'égouts vieux de deux siècles. Une seconde phase de voûtement, entre 1930 et 1955, vient également détourner la Senne du centre de la ville pour lui faire longer le canal. À la suite de ces opérations, des 14 km du parcours de la Senne, seuls 5 restent visibles. Son état hydromorphologique (diversité de profondeur et de largeur, structure du lit et des berges) se dégrade inévitablement⁵. La qualité physico-chimique de son eau, déjà fort polluée, se détériore elle aussi, principalement en raison de son raccordement au réseau unitaire d'égouttage où se mêlent eaux claires (de ruissellement) et eaux usées sans passer par une station d'épuration... jusqu'au début du XXI^e siècle.

L'épuration des eaux résiduaires et des eaux de pluie est désormais assurée par deux stations d'épuration (STEP) : une obligation liée à une Directive européenne sur le traitement des eaux urbaines résiduaires. La STEP de Bruxelles-Nord, active depuis 2007, est située au bord du canal, au niveau du pont de Buda, à la frontière entre Bruxelles et Vilvorde. Elle traite les eaux usées et de ruissellement en provenance du sous-bassin Nord et du sous-bassin de la Woluwe. La STEP de Bruxelles-Sud, située sur la commune de Forest entre la gare de Forest-Midi et le boulevard de l'Humanité, est en service depuis août 2000. Elle gère l'épuration des eaux du sous-bassin Sud. ■

1. M. MEUNIER, « Quand la Senne coulait à ciel ouvert dans Bruxelles », *La Libre*, 16 avril 2017.
2. Th. DEMEY, « Sur les traces d'un rivière enfouie », in *La Senne, de la source au confluent*, Guide Badeaux n° 7.
3. On trouvera une synthèse du Plan Canal sur le site www.port.brussels. Celui de Perspective.brussels offre une version in extenso du Plan Canal dont un historique du territoire et celui de la SAU.brussels – responsable de la mise en oeuvre du Plan Canal – informe de l'avancée des projets.
4. C. DELIGNE, *Bruxelles sortie des eaux. Les relations entre la ville et ses cours d'eau du Moyen Âge à nos jours*, Editions Musée de la Ville de Bruxelles, 2005, volume 7, p. 9.
5. « Eaux de surface : qualité, biologie et émissions de polluants », environnement.brussels [en ligne].

1. Voir le dossier « Les pieds dans l'eau » *Bruxelles en mouvements* n° 339, novembre 2025.
2. Elle a été transposée dans le droit bruxellois en 2006 par l'Ordonnance Cadre Eau.
3. Quinze espèces y sont recensées dont la loche franche, l'épinoche et la gibèle.
4. « Le permis du projet Max-sur-Zenne délivré par Urban », urban.brussels.
5. « Notice explicative », Demande de Permis d'Urbanisme Max-sur-Zenne, Février 2022.
6. OLM paysagistes & urbanistes, Max-sur-Senne, Parc Maximilien, Bruxelles.
7. C. SCOHIER et M. MARSIN, « Plans d'Aménagement Directeur : fuite hors cadre de l'urbanisme bruxellois », *Bruxelles en mouvements*, n° 308, octobre 2020.
8. « Le projet », Demande de Permis d'Urbanisme Max-sur-Zenne, Février 2022.
9. Avis d'Inter-Environnement Bruxelles sur le PAD Max [www.ieb.be].
10. Pour lequel la ferme du parc est déménagée afin de laisser place à une plaine ouverte le rendant bien visible. « Notice explicative », Demande de Permis d'Urbanisme Max-sur-Zenne, Février 2022.
11. Le quartier Nord, historiquement populaire, a été frappé de divers maux dans l'histoire récente dont la désindustrialisation, puis la destruction par le Plan Manhattan qui visait à raser 53 ha de tissu urbain.
12. Interreg Europ est un programme de coopération interrégionale cofinancé par l'Union européenne entre 2021 et 2027. Son but est d'aider à élaborer des politiques publiques de meilleure qualité pour réduire les disparités en matière de niveau de développement, de croissance et de qualité de vie entre les régions et États de l'UE.
13. Interreg Europ, *The uncovering of the river Aarhus* (1992–2015).
14. A. BRUN, S. COURSIÈRE et É. CASETOU, « Eau et urbanisme à Lyon : le projet de renaturation du Ruisseau des Planches », *Territoire en mouvement. Revue de géographie et aménagement*, 22, 2014, p. 112-126.
15. A. de la CRUZ, J. et D. SORANDO ORTÍN, « Madrid Río : un cauce de gentrificación verde », *Revista Internacional de Sociología*, vol. 83, n° 1, 2025, e268.
16. IEB plaide en faveur de constructions 100% publiques sur les terrains publics.
17. M. TROSSAT, « Faire la ville sans, ou l'exclusion par le motif environnemental. Étude de manières de faire la ville dans le Quartier Nord de Bruxelles », *Sciences du Design*, n° 17, janvier 2023, p. 16-37.
18. M. STASSART, *Bruxelles face aux défis environnementaux*, Trait d'Union, Brulocalis, mai-juin 2025, p. 16-19.

Sans encadrement strict du marché immobilier, sans offre augmentée de logement social ni protection du foncier public, la Senne et ses rives retrouvées renoueront avec leur fonction historique de marqueur de classe sociale.

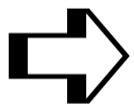


TRAM 15 OU TRAM TOUR ET TAXIS



Outre les opérations immobilières privées telles que le projet Nör, le quartier Nord devrait accueillir prochainement une ligne de tram qui connectera la gare à la station Belgica. Si le futur tram 15 augmentera la capacité du transport public desservant Tour et Taxis et induira l'amélioration des chemements cyclables, son prolongement vers la gare Centrale est à ce jour incertain. À moins d'amorcer un développement du réseau, cette ligne, qui circulerait sur un tronçon déjà desservi par un bus, serait la plus courte de la région, tous modes confondus.

DAMIEN DELAUNOIS, IEB



En juin et juillet 2025 se sont tenues l'enquête publique et la commission de concertation relatives à une nouvelle ligne de tram, dont la réalisation s'accompagne d'une requalification des espaces publics (meilleurs cheminements piétons et cyclables) permise notamment par une réduction du stationnement dans la rue Picard. Au-delà du saucissonnage méthodique infligé à ce projet d'une ampleur pourtant réduite, qui se donne à voir dans le découpage du périmètre en trois sous-secteurs faisant chacun l'objet d'un traitement et d'ambitions différenciés¹, revenons sur l'histoire et l'opportunité de cette ligne.

ÉTAPES D'UN RENONCEMENT

L'histoire du tram 15 est intimement liée à la réaffectation de Tour et Taxis, un site dont la vocation économique et ferroviaire déclina à la faveur de la désindustrialisation et de l'essor du transport routier². En 2008, un schéma directeur relatif à l'ancien site industriel propose la création d'une ligne qui desservirait une partie de la rue Picard et la friche elle-même, en passant par la Gare Maritime³. Cette intention est confirmée l'année suivante par un arrêté du Gouvernement régional : « La bonne accessibilité du site doit être garantie, et [...] les études de mobilité démontrent qu'à cette fin, au moins une ligne de tram à l'intérieur du site, avec des arrêts sur le site, est indispensable⁴ ».

En 2010, trois nouveaux tracés sont analysés dans une étude d'incidences relative à

l'urbanisation d'une partie de Tour et Taxis. La STIB estime que « la meilleure solution à mettre en œuvre consiste à réaliser un ligne Bockstael – Tour et Taxis – CCN – Rogier »⁵, qui présente l'avantage de relier la future ex-friche à la gare du Nord et au métro de la Petite Ceinture. La préférence exprimée par l'opérateur fait en partie écho au positionnement d'IEB de l'époque⁶, qui repose sur le désenclavement du site et la connexion au centre-ville.

En 2015, cependant, les propos du ministre de la Mobilité laissent entendre que la desserte de Tour et Taxis pourrait passer à la trappe⁷. L'abandon d'une ligne traversante est confirmé deux ans plus tard à la faveur d'un Plan Particulier du Sol (PPAS) qui balaie les objectifs du schéma directeur. Ce qui est désormais sur la table est une seule ligne qui longe Tour et Taxis par la rue Picard, alors que huit ans plus tôt le Gouvernement avait jugé « indispensable » de prévoir « au moins une ligne de tram à l'intérieur du site ». C'est ce projet raboté qui sera soumis à l'enquête publique à l'été 2025, après l'intense urbanisation du site permise par le PPAS.

Comment expliquer que la desserte de Tour et Taxis ait été abandonnée ? Il se trouve que les tracés présentés en 2010 avaient en commun de traverser des parcelles que le PPAS de 2017 a privatisé au profit d'Extensa (aujourd'hui Nextensa) et qui sont désormais loties⁸. Le renoncement à une ligne traversante est ainsi lié à la manière dont les autorités publiques ont encadré l'urbanisation de Tour et Taxis, c'est-à-dire au plus grand profit du secteur privé. Selon des calculs

réalisés en 2025 par IEB, le Bral et l'urbaniste Jan Denoo, les opérations immobilières de Nextensa ont généré des retombées supérieures au milliard d'euros⁹. En 2001, c'est au prix de 44 millions d'euros qu'avaient été vendus les terrains appartenant alors à la SNCB et au Port de Bruxelles.

UN PROLONGEMENT INCERTAIN

Bien que les ambitions attachées au tram 15 aient été fortement entamées, IEB a soutenu le projet dans la mesure où il a été présenté comme la première phase d'une opération plus importante, à savoir la création d'une ligne Belgica-Gare Centrale qui emprunterait les boulevards Saint-Lazare et Pachéco. En plus de pouvoir potentiellement délester les trams empruntant le tunnel Nord-Midi, une telle ligne présenterait l'intérêt de desservir plusieurs organismes publics (les administrations établies dans le quartier Nord à proximité du Jardin Botanique, la Banque Nationale), une gare (Bruxelles-Congrès), une université (Saint-Louis), un équipement culturel (Musée de la bande dessinée) ainsi qu'un quartier touristique (Cathédrale Saints-Michel-et-Gudule, Marché aux Herbes, Grand-Place).

Il reste que le prolongement du tram 15 mentionné dans la note explicative du projet ne semble pas avoir fait l'objet d'une étude approfondie, d'autant plus importante que les tracés envisagés comportent tous des difficultés techniques¹⁰ et auront à composer avec un chantier du Métro 3 à la gare du Nord aujourd'hui à l'arrêt. C'est notamment en raison de ces incertitudes ►

Il se trouve que les tracés présentés en 2010 avaient en commun de traverser des parcelles que le PPAS de 2017 a privatisé au profit d'Extensa (aujourd'hui Nextensa) et qui sont désormais loties.

qu'IEB a demandé d'étudier un prolongement non pas vers la gare Centrale mais vers le nord de Bruxelles de manière à s'assurer que le tram 15 puisse un jour devenir une ligne autrement plus importante que celle présentée lors de l'enquête publique.

L'une de ces options consisterait à ne pas établir de terminus définitif à Belgica, tout en prévoyant la pose de rails sur l'avenue Carton de Wiart afin de les connecter à la ligne du tram 9, située à environ 500 mètres et desservant le centre de Jette, l'UZ Brussel, la Cité Modèle et le plateau du Heysel. Autre possibilité, qui présente l'avantage ne pas devoir construire du tout de terminus : exploiter le tram 15 au-delà de Belgica et le faire emprunter les rails de la ligne 51, qui dessert de nombreuses écoles, deux hôpitaux (CHU-Brugmann, Hôpital des enfants) et le plateau du Heysel. La dernière option, qui fait écho au Plan Directeur Tram, consisterait en un prolongement vers Bockstael, Sobieski et le parking C proche de Brussels Expo.

LE GOUFFRE DU MÉTRO 3

La Déclaration de politique régionale (DPR) de février 2026 indique l'intention de réaliser la ligne entre la Gare du Nord et Belgica mais ne mentionne pas son prolongement potentiel. En l'état, outre une nette amélioration des parcours cyclables, le projet n'a pour principal intérêt que d'augmenter la capacité sur un tronçon déjà desservi par le bus 14 et ainsi d'améliorer la desserte des nouveaux quartiers construits (ou à construire) à proximité du canal.

Le nouveau gouvernement s'est également engagé à poursuivre le Métro 3, en suivant peu ou prou la proposition formulée par la STIB dans son rapport de juin 2025, que personne n'a jugé utile de partager aux instances consultatives ni a fortiori au grand public¹¹. Les investissements relatifs au transport public, que l'opérateur devra réduire comme il l'a déjà fait en 2025¹², continueront donc à être très majoritairement consacrés au Métro 3.

D'une longueur d'à peine trois kilomètres, la ligne Gare du Nord – Belgica sera donc le seul projet relatif au réseau de surface de la législature. Elle deviendra, tous modes confondus, la plus courte ligne du réseau bruxellois et devrait le rester assez longtemps vu le contexte budgétaire régional et la décision de ne pas abandonner définitivement le Métro 3. On ne peut reprocher au nouveau gouvernement d'avoir cherché à masquer la portée très réduite du projet : dans sa Déclaration de politique régionale (p.6), il ne se réfère pas au tram 15, mais bien au « tram de Tour&Taxis ». ■

Le tram 15 deviendra la plus courte ligne du réseau bruxellois et devrait le rester assez longtemps vu le contexte budgétaire régional et la décision de ne pas abandonner définitivement le Métro 3.

1. Lire l'avis d'IEB remis dans le cadre de l'enquête publique « Tram 15 et réaménagement de l'espace public Belgica-Tour&Taxis-Simon Bolivar » [www.ieb.be].
2. Lire « Balade d'IEB – "Du Musée KANAL à Schaerbeek-Formation: quelles fonctions pour le canal bruxellois?" », 25 septembre 2024 [www.ieb.be].
3. Le schéma directeur est un document stratégique qui définit des orientations générales d'aménagement. Lire, sur notre site: « Zones Leviers et Zones d'Intérêt Régional (ZIR). Quel avenir pour votre quartier et pour votre ville? » [www.ieb.be].
4. Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la mise en œuvre, par Plan Particulier d'Affectation du Sol, de la Zone d'Intérêt Régional n°6 – Tour et Taxis.
5. « Tour et Taxis et la future ligne de tram-

way », présentation de la STIB portant sur l'étude d'incidences relative à l'urbanisation de la ZIR 6A, 02/ avril 2010. Dans ce document, l'opérateur estime que le financement de la ligne de tram « devra être assurée de façon significative par la bénéficiaires de cette plus-value (développeurs et propriétaires des terrains et constructions y érigés) », option qui n'a même pas été esquissée lors de l'enquête publique de 2025.

6. « La priorité des priorités consiste à désenclaver ce site et à le lier au centre-ville (et non à la gare du Nord dans une logique de navette) via au moins une ligne de tram ». Lire notre dossier « Tour et Taxis, de la saga à l'utopie en passant par la ville », *Bruxelles en mouvements*, n° 235, avril 2010.

7. Pascal Smet déclara au Parlement: « Je n'ai pas l'impression que cela empêche qui que ce soit de dormir que le tram ne passe pas par Tour et Taxis », cité dans « PPAS de Tour et Taxis: les intérêts bien compris d'Extensa », 28 septembre 2016 [www.ieb.be].

8. « L'option retenue [dans le cadre du projet de PPAS] prévoit la privatisation du talus du Laekenveld et des intérieurs d'îlots de la zone Z2 », situés juste au nord de la Gare Maritime. Cf. note 6.

9. Lire « Tour et Taxis: les pouvoirs publics font cadeau d'1 milliard d'euros à Nextensa », 11 avril 2025 [www.ieb.be].

10. Passage sur la jonction ferroviaire Nord-Midi, hauteur probablement insuffisante du tunnel Saint-Lazare, enjambement du boulevard du Jardin Botanique.

11. À savoir: continuer les travaux sur le tronçon Albert-Nord (qui impliquent la démolition du Palais du Midi), tout en suspendant la réalisation du tronçon Nord-Bordet. À supposer que cette suspension entraîne un jour l'abandon définitif du métro vers Schaerbeek et Evere, gageons que la poursuite du Métro 3 sera justifiée par la réalisation d'un métro vers le sud de la Région qui fait en ce moment l'objet d'une étude d'opportunité, présentée en septembre dernier à la Commission régionale de la Mobilité. « Avis sur l'étude d'un transport en commun de haute performance vers le sud de la RBC », Commission régionale de la Mobilité, 15 septembre 2025. Lire: « Métro 3: Un PPP à 6 milliards pour sauver le Métro Nord-Bordet? » et « Métro 3: quand la presse assure le service après-vente », *Bruxelles en mouvements*, n°340, février 2026.

12. « La STIB doit réaliser 65 millions d'euros d'économies: le PTB déplore une cure d'austérité », *BX1*, 22 juillet 2025.

RUE DU PROGRÈS : RETOUR À LA CASE DÉPART

➡ Si plus personne ne remet en cause de nos jours la violence du Plan Manhattan, des exemples plus récents dans le quartier s'inscrivent dans la même logique. Notamment le dossier de la rue du Progrès. En 2005, au nom de l'utilité publique de travaux d'infrastructures, 85 habitations sont visées par une procédure d'expropriation pour permettre à Infrabel de construire un viaduc ferroviaire. Jugé d'utilité publique, ce projet entraînerait la démolition d'un pan entier de la rue du Progrès et ainsi l'expulsion de 218 habitant-es d'un quartier populaire.

Au moment de l'élaboration du cahier des charges de l'étude d'incidences, en 2006, Infrabel balaie la seule alternative permettant d'éviter les expropriations qui « consiste en la création d'un viaduc en intérieur de voie comme il en existe déjà, notamment à la gare du Midi, plutôt qu'en bordure des voies comme le

prévoit le projet de base »¹. Suite à la pression exercée par un comité d'accompagnement auquel IEB et le Bral sont invités en tant qu'observateurs, cette alternative sera finalement étudiée par le bureau d'études mais rapidement rejetée: elle ne répondrait pas « aux objectifs que l'on est en droit d'attendre d'une nouvelle infrastructure conçue pour minimum 100 ans »². Le permis, conditionné à la mise en œuvre de mesures d'accompagnement au relogement des habitant-es, est délivré en mai 2009. En 2011, les habitant-es sont toujours dans l'incertitude alors que le projet s'enlise: pour des raisons notamment budgétaires, aucun chantier n'est envisagé avant 2032. C'est alors que la gestion d'une partie des habitations est déléguée à l'ASBL Woningen 123 Logements connue notamment pour son occupation du 123 rue Royale (2007-2018).

L'année dernière, les habitant-es

de la rue du Progrès reçoivent un courrier d'Infrabel: « grâce aux progrès techniques réalisés dans la planification de ce futur viaduc ferroviaire, nous sommes en mesure d'envisager un tracé différent que celui initialement prévu. Cela signifie que certains terrains situés dans votre rue ne sont plus nécessaires pour nos activités »³. L'opérateur ferroviaire indique qu'il a décidé de vendre les 19 maisons acquises dans la rue. Celles-ci étant destinées à être détruites, la plupart d'entre elles n'ont bénéficié que d'un entretien minimal, notamment celui assuré par l'ASBL Woningen 123 Logements. Leur état actuel explique probablement pourquoi seuls deux des ancien-nes propriétaires ont fait valoir leur droit de rachat, valable pendant 6 mois.

Selon des informations récoltées auprès de l'ASBL, les habitations non vendues sont actuellement

l'objet d'une expertise à la suite de laquelle des opérateurs publics (AIS, SLRB) pourraient décider de les acquérir. À défaut, c'est par une vente aux enchères que le patrimoine d'Infrabel dans la rue du Progrès sera liquidé. Alors que le « 123 » aimerait se maintenir dans la rue à travers l'occupation de la Poissonnerie, lieu qui accueille notamment une table d'hôtes et des événements socio-culturels, le sort de la plupart des occupant-es est aujourd'hui tout à fait incertain. Pour une partie des habitant-es, souvent en situation de précarité, l'histoire se répète. ■

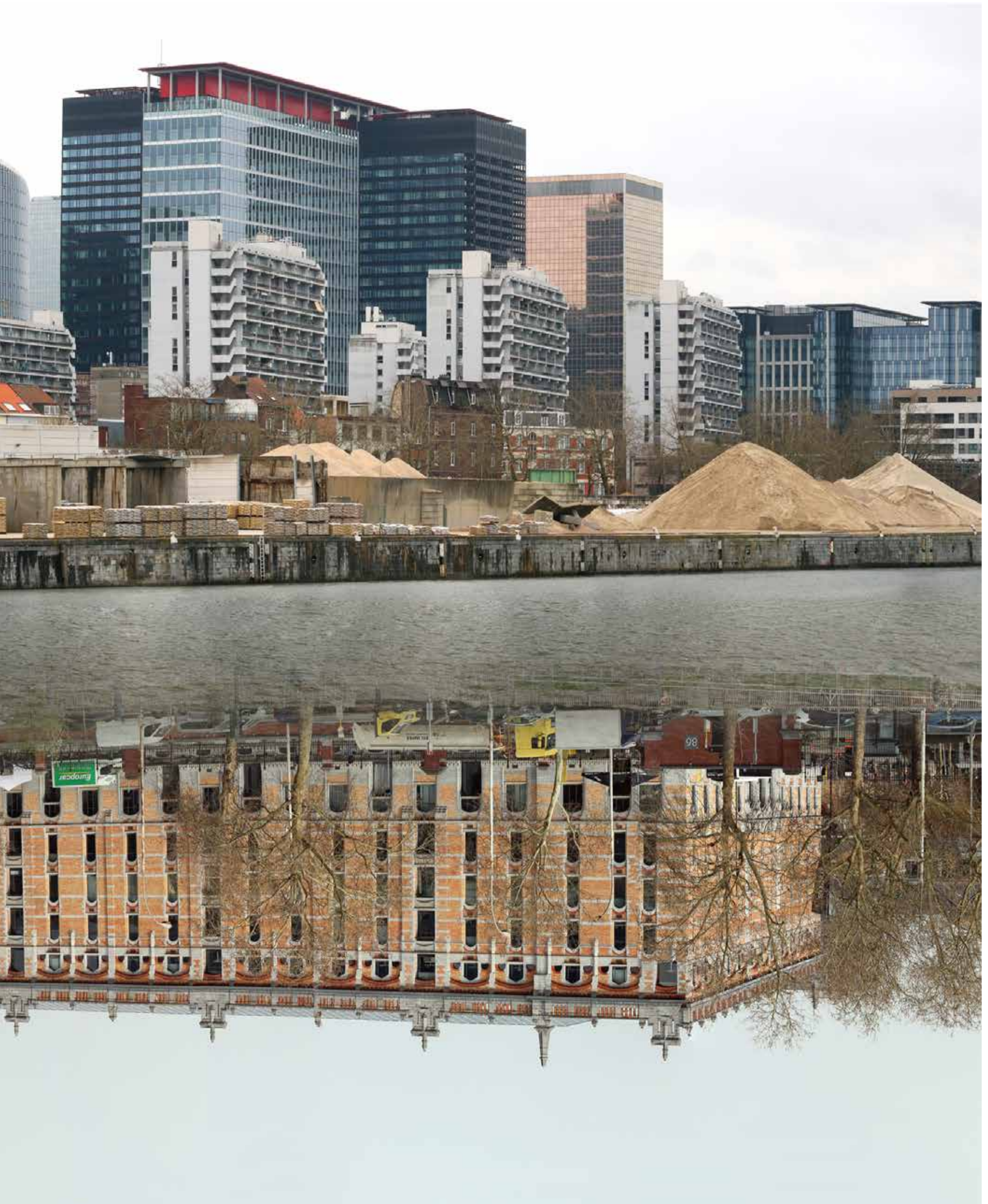
1. « Le projet du Quadrilatère Nord: quelques trains en plus mais 200 habitants en moins », article paru en 2011 dans une édition du *Bruxelles en mouvements* (n°245) qui portait spécifiquement sur la rue du Progrès.

2. Ibid.

3. Courrier envoyé aux habitant-es les invitant à une séance d'information sur l'évolution du projet, qui a eu lieu le 17 juin 2005 à Schaerbeek.





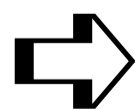




URBANISME DANS LE QUARTIER NORD OU LES FANTÔMES DU PLAN MANHATTAN

La destruction du quartier Nord pour faire place au Plan Manhattan – cas emblématique de la « bruxellisation » – reste l’un des exemples les plus traumatiques de la longue histoire de l’urbanisme bruxellois. 50 ans plus tard, tout le monde s’accorde pour dénoncer ces errements du passé et appelle à un renouveau pour le quartier Nord. Pourtant, à y regarder de près, les projets qui sortent aujourd’hui des cartons des promoteurs – et de plus en plus souvent aussi de terre – ne sont pas si différents de ce qui se construisait il y a un demi-siècle. Plongée dans les ressorts de ce Manhattan 2.0.

MARTIN ROSENFELD, IEB



L’histoire du quartier Nord est inséparable de celle de la puissance publique. Loin d’un développement organique, la transformation de ce quartier est issue d’une planification forte. C’est évidemment très clair dans la seconde moitié du XX^e siècle, avec la mise en œuvre du plan Manhattan. Cependant, aujourd’hui encore la multiplication des plans

et programmes de rénovation dans le quartier raconte quelque chose de cette implication des pouvoirs publics.

Pour s’en convaincre, il suffit d’énumérer les grands programmes de planification élaborés ces dernières années. À commencer par les trois Contrats de Rénovation Urbaine (CRU) couvrant différents territoires allant de la gare du

Nord jusqu’au canal : les CRU Citroën – Vergote et Brabant Nord – Saint-Lazare ayant pris place de 2018 jusqu’à 2025, ainsi que le CRU Stephenson – Reine débuté en 2023 et devant courir jusqu’en 2030. Il faut également citer, juste autour de la gare du Nord, la révision du « PPAS 19 Quartier Ouest de la Gare du Nord » sur le territoire de Schaerbeek ainsi que le projet de « Masterplan paysager des abords de la gare du Nord ». Enfin, même s’il n’a pas encore été officiellement adopté, il faut mentionner le Plan d’Aménagement Directeur Maximilien-Vergote (PAD Max).

Ces programmes n’ont pas tous le même statut ni la même fonction. Cependant, mis bout à bout, ils couvrent une très grande partie du quartier, englobant tout le contour de la Gare du Nord, ainsi que le territoire allant jusqu’au canal. Certains de ces plans ont une visée avant tout programmatique : ils cadrent ce que l’on peut faire sur ces espaces, en ce compris sur le très grand territoire couvert par le PAD Max. D’autres, comme les Contrats de Rénovation Urbaine, concernent de plus petits territoires, mais s’accompagnent de moyens publics conséquents investis localement. Dans les deux cas, ces programmes publics agissent comme d’importants signaux pour la promotion immobilière privée. Le message étant que ces territoires sont prêts à connaître une montée en gamme via un assouplissement des normes urbanistiques, ce que permettent par exemple les PAD ou les PPAS, et l’arrivée de nouvelles infrastructures – espaces verts, équipements publics – apportant une plus-value au quartier.

Il est important de noter que ces outils urbanistiques pourraient être utilisés pour imposer des règles plus contraignantes dans le quartier Nord. Par exemple en limitant les hauteurs maximales des bâtiments afin d'empêcher l'arrivée de nouvelles tours ou en interdisant les espaces de bureaux supplémentaires dans un quartier déjà saturé par cette fonction. Cependant, ce n'est pas cette tendance qui semble ressortir de l'analyse des différents programmes.

LE PAD MAX

Le principe du PAD est de définir un territoire sur lequel les pouvoirs publics se mettent d'accord autour d'un programme cohérent. La spécificité du PAD, c'est qu'il a une force réglementaire lui permettant de déroger aux règles urbanistiques habituellement en vigueur. Il agit de la sorte comme un Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS), mais défini par la Région et mis en œuvre sur un territoire habituellement relativement important, là où le PPAS est un outil communal visant des territoires plus restreints.

Le PAD Max couvre l'ensemble du Parc Maximilien, mais également une partie du canal ainsi que le site de Tour et Taxis. Ce territoire de plusieurs dizaines d'hectares est présenté comme un «Parc Métropolitain Traversant» malgré la qualité très limitée des espaces verts qui le composent. Une des opérations phares de ce programme est la remise à ciel ouvert de la Senne sur plus de 600 m dans le parc Maximilien ^{Voir p. 5-7.}

Au-delà de la dimension de planification urbaine, la seule contrainte véritablement importante mise en place par le PAD est l'obligation de consacrer 25% des opérations de logement à du logement à finalité sociale. Si cette mesure est importante, bienvenue et nécessaire, il faut d'emblée préciser que son effet sera ici très limité, car le volet logement du PAD ne concerne quasiment que des terrains publics. La délimitation du PAD évite en effet soigneusement le quartier Manhattan, dont la plupart des espaces sont détenus par une poignée de grands promoteurs immobiliers privés.

Le PAD prévoit donc la montée en gamme des espaces jouxtant le quartier Manhattan, notamment via la revalorisation du parc Maximilien et le projet de remise à ciel ouvert de la Senne, mais n'impose rien aux promoteurs privés qui bénéficieront de ces réaménagements. Dans le même temps, le PAD impose un pourcentage de logements abordables, mais sur les terrains publics appartenant très majoritairement à la ville de Bruxelles.

Il s'agit là très certainement d'une occasion manquée d'imposer la réalisation de logements abordables dans les projets haut de gamme des promoteurs privés du quartier Nord, ce qui aurait été nettement plus intéressant. Si nous parlons pour le PAD Max d'occasion manquée dans le chef des pouvoirs publics, la révision du PPAS 19 par la commune de Schaerbeek va encore un pas plus loin puisqu'il s'agit ici d'un véritable cadeau des pouvoirs publics à la promotion immobilière privée.

PPAS 19, CCN ET NÖR

Comprendre la modification du «Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) 19 Quartier Ouest de la Gare du Nord» ne fait sens que si l'on connaît l'histoire du Centre de Communication Nord

(CCN). Pour les Bruxellois-es, il s'agit de ce grand centre administratif accolé à la gare du Nord et ayant accueilli pendant de nombreuses années une partie des bureaux de la Région de Bruxelles-Capitale. Après quelques mois de pourparlers, ce bâtiment semi-public est cédé en 2021 aux promoteurs immobiliers Atenor et AG Real Estate. Ces acteurs privés ont d'importantes ambitions pour le site et déposent une demande de permis d'urbanisme auprès de la commune de Schaerbeek en mai 2022. La teneur de cette demande de permis restera confidentielle pendant plus de deux ans, c'est-à-dire jusqu'au moment de sa mise à l'enquête publique. Cependant, au fil de l'évolution de ce dossier, beaucoup de spéculations vont tourner autour des ambitions de ce projet, notamment sur sa démesure. Des spéculations finalement parfaitement fondées puisque les promoteurs ne veulent pas se contenter de rénover le CCN, mais bien remplacer le bâtiment par quatre nouvelles tours d'une centaine de mètres de hauteur chacune.

Il faut bien se rendre compte qu'au moment de son dépôt, en mai 2022, cette demande de permis n'a absolument aucune chance d'être approuvée. Les gabarits excèdent en effet largement les hauteurs maximales autorisées. Ces hauteurs peuvent être calculées de différentes manières, avec une hiérarchie des normes en vigueur. Le site du CCN étant implanté dans une zone couverte par un PPAS, c'est ce plan qui prédomine sur tous les autres et la limite imposée par celui-ci est de 35 m de hauteur. Nous sommes donc très, très loin des 100 m demandés par le promoteur. En l'absence de PPAS, la norme qui prévaudrait serait celle du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) qui définit la hauteur sur la base de la moyenne des bâtiments voisins. Pour le site du CCN, on arriverait ainsi à un maximum de 68 m de hauteur. Enfin, une troisième façon de calculer serait de repartir de la hauteur de l'ancien CCN qui, avec ses 50 m de haut, était déjà en dérogation par rapport à la taille maximale fixée par le PPAS 19. On voit bien qu'aucun de ces modes de calcul ne rend crédible la demande du promoteur de faire monter ses quatre tours jusqu'à 100 m de haut. Pourtant, plutôt que de débouter la demande, la commune de Schaerbeek choisit d'initier en décembre 2022 une procédure de modification de son PPAS 19. Une des principales modifications est la révision des hauteurs maximales autorisées, celles-ci pouvant à présent monter jusqu'à une centaine de mètres. Beaucoup de riverain-es et d'associations réagissent alors à ce projet de modification du PPAS, craignant notamment une forte densification de la zone et pointant de très nombreux problèmes en termes de mobilité autour de la gare du Nord.

En mai 2023, la commune de Schaerbeek valide la modification de son PPAS.

Il faut attendre 2024 et l'enquête publique autour de la demande de permis pour le projet Nör, appelé à prendre la place du CCN, pour que le grand public découvre les plans introduit deux ans plus tôt auprès de la commune. L'examen attentif de ces plans confirme que les nouvelles

hauteurs permises par la modification du PPAS coïncident exactement avec la hauteur des quatre tours voulues par les promoteurs. Nous sommes donc bien ici dans un cas où la puissance publique, à savoir la commune de Schaerbeek, a expressément modifié ses plans urbanistiques, ici le PPAS 19, afin de les faire coïncider après coup avec les aspirations de promoteurs immobiliers

Voilà plus de 50 ans que les pouvoirs publics déroulent le tapis rouge à la promotion immobilière privée dans le quartier Nord.

privés. C'est choquant, car il s'agit d'un pur cadeau aux promoteurs et du dévoiement d'un outil de régulation publique censé, au contraire, venir cadrer les aspirations de la promotion immobilière. C'est pourquoi l'ARAU, le BRAL et IEB ont déposé, avec un habitant du quartier, un

recours devant le Conseil d'État pour demander l'annulation de cette modification du PPAS 19. Ce recours est toujours pendant.

DISCOURS SUR LA MIXITÉ

Nous l'avons vu, voilà plus de 50 ans que les pouvoirs publics déroulent le tapis rouge à la promotion immobilière privée dans le quartier Nord. Mais cela ne s'arrête pas à la mise en œuvre de programmes de planification urbaine. Une fois le permis d'urbanisme délivré et les projets sortis de terre, il n'est pas rare que les pouvoirs publics viennent à la rescousse de promoteurs n'ayant pas rencontré la rentabilité escomptée en occupant eux-mêmes les espaces de bureaux laissés vacants. Ça a été le cas pour les projets de tours CCN, Iris, North Galaxy Towers, Zin, Ellipse building et Möbius II. Une véritable aubaine pour les promoteurs qui gardent tous les bénéfices des projets ayant rencontré le succès, mais qui voient leur part de risque nettement réduite quand ce n'est pas le cas. Notamment lorsque plusieurs projets de tours se terminent simultanément, et que le quartier connaît une suroffre en bureaux. Une situation devenue quasiment chronique avec, à l'heure actuelle, plus de 160 000 m² de bureaux vacants dans le quartier Nord – soit près de 10% de l'offre! – alors même que de nouveaux projets sont en cours de construction.

Si l'implication des pouvoirs publics dans le quartier Nord interroge, il semble cependant y avoir un consensus qui se dessine autour d'une série d'abus et de problèmes autour de ce territoire. De plus en plus souvent, les diagnostics réalisés dans le cadre des programmes d'interventions publiques rejoignent en effet les préoccupations dénoncées de longue date par les habitant-es et la société civile: un quartier monofonctionnel avec une trop grande concentration de bureaux, des espaces publics de piètre qualité et très minéraux, des effets d'ombrage et de Venturi créés par les tours, la fuite des habitant-es, des espaces désertés en dehors des heures de bureau, des problèmes d'insécurité, des équipements collectifs insuffisants...

Cette situation est le résultat de la mise en œuvre du plan Manhattan. Que ce soit la création d'un quartier monofonctionnel de bureaux, l'expulsion de 11 000 habitant-es et la destruction de leurs habitations ou encore l'inadéquation entre les projets pharaoniques développés par les promoteurs immobiliers privés et les besoins réels du quartier, tout le monde s'accorde aujourd'hui à décrire le Plan Manhattan comme l'une des pires catastrophes urbanistiques de ➤

Bruxelles. Tous reconnaissent également le côté délétère d'un quartier d'affaires monofonctionnel et appellent à davantage de mixité dans les fonctions.

S'il est important et salubre d'avoir un consensus autour de ces diagnostics, cela n'implique pas pour autant d'accord quant aux mesures à adopter pour remédier à la situation. Habitant·es et société civile appellent à un retour rapide des fonctions trop longtemps oubliées dans le quartier. À savoir principalement le logement ainsi que les équipements collectifs nécessaires à l'accueil de ces populations : écoles, crèches, infrastructures sportives et récréatives... Il est également demandé que l'on veille à la qualité des espaces publics produits, notamment en réintroduisant du végétal dans des aménagements trop minéraux et en recréant des infrastructures à taille humaine : gabarits bas, rompant avec le rythme des tours et permettant d'atténuer les effets d'ombrage ainsi que les couloirs de vent.

Favoriser ce type de projets implique que les pouvoirs publics prennent pleinement en main leur rôle régulateur en limitant fortement les hauteurs maximales dans le quartier et en interdisant la construction de nouveaux espaces de bureaux. La logique étant que le quartier débordant déjà de tours et de bureaux, il faut y introduire radicalement autre chose pour tendre vers un meilleur équilibre et une plus grande mixité.

Cette voie ne semble cependant pas être celle suivie par les pouvoirs publics. S'il y a bien un consensus autour du besoin de mixité, il semblerait que cette mixité soit considérée à l'échelle de chaque projet, et non du quartier. Et cela fait une énorme différence. En effet, pour tendre vers cet objectif à l'échelle du quartier, il faudrait interdire les nouveaux bureaux et encourager massivement l'arrivée de logements. Mais à l'échelle d'un projet, il devient tout à fait possible de continuer à construire du bureau. Il suffit de s'assurer que ceux-ci soient accompagnés d'autres fonctions. Le problème est qu'à ce rythme-là il faudra un temps considérablement long pour que le quartier Nord puisse sortir de sa logique de quartier monofonctionnel d'affaires ! À titre d'exemple, il suffit de se replonger un instant dans le projet CCN/Nör. Celui-ci respecte l'injonction à la mixité imposée par le PPAS 19, à savoir la construction de maximum 50 % de bureaux, de minimum 30 % de logements, de minimum 8 % d'équipements publics et de maximum 5 % de commerces.

Cela ressemble à une bonne nouvelle mais, si on y regarde de plus près, le projet Nör comprend 80 000 m² de bureaux là où le CCN en comptait 78 000. Alors oui, ces espaces de bureaux sont accompagnés de 54 000 m² de logements et de 22 500 m² de commerce et d'équipements collectifs, mais sans que ne diminue pour autant la superficie dédiée aux bureaux dans le quartier. La mixité fonctionnelle du projet est respectée, mais celle du quartier ne se transformera que très lentement. De plus, cette évolution s'opère au prix d'une densification accrue d'un quartier déjà extrêmement dense : la superficie du projet Nör (166 000 m²) a presque doublé par rapport à celle du CCN (94 000 m²) qu'il remplace.

ET LE LOGEMENT DANS TOUT ÇA ?

Après avoir discuté du rôle des pouvoirs publics dans la planification du quartier Nord, et malgré un consensus récent autour du besoin de mixité, la question qui reste la grande absente est celle du logement. Dans les années 1960, le plan Manhattan est pensé sur une page blanche, en faisant complètement abstraction des habitant·es et de leurs logements. Ce n'est pas inhabituel dans les quartiers de gare qui, non seulement sont régulièrement soumis aux impératifs des grands travaux d'infrastructure mais accueillent en plus des centralités populaires et des populations en transit. Au vu de ce qui apparaît alors comme une double tare, il n'est pas rare que les travaux se fassent au détriment complet des habitant·es. La jonction Nord-Midi (1911-1952) comme le Plan Manhattan ne sont que des illustrations parmi d'autres de cette tendance.

On ne peut cependant expulser si « simplement » 11 000 personnes. À force de mobilisations, d'interpellations et de pression sur le politique, des promesses de relogement sont arrachées. Promesses qui tarderont cependant à être honorées. Car on oublie bien souvent qu'au-delà de la violence de ce plan, celui-ci a largement été un échec. Pas seulement pour la démocratie et le droit des habitant·es, mais aussi d'un pur point de vue financier. Au-delà des expulsions et de la démolition de quartiers entiers d'habitation, il faudra du temps pour que les premières tours sortent de terre et trouvent des occupant·es. À tel point que la très grande majorité du programme est bientôt mise en pause. Il faut dire aussi que la conjoncture économique des années 1970 se complique sérieusement. Les chocs pétroliers de 1973 et 1979 annoncent tout à la fois une hausse brutale des coûts de construction et la fin de la période des trente glorieuses. Si le relogement des personnes expulsées n'a jamais semblé être une priorité pour les politiques ni les promoteurs immobiliers, c'est encore certainement moins le cas lorsque la rentabilité attendue n'est pas au rendez-vous.

Il faudra attendre 1978 pour que les barres de logements sociaux du Foyer Laekenois, dans le parc Maximilien, puissent enfin accueillir une partie significative des milliers de déplacé·es en attente d'un relogement. Une solution loin d'être suffisante ni idéale, mais nécessaire face à la crise créée par les expulsions. Malgré cela, seul·es 15 % des expulsé·es seront relogé·es dans le quartier et à peine un quart des logements promis seront construits¹ ! Une situation choquante et d'autant plus violente que pour bon nombre de personnes, les expulsions semblent alors parfaitement inutiles. Les maisons ont bien été détruites, mais pour laisser place à des chancre sans qu'aucun projet ne semble devoir y prendre place. Il faudra en effet bien souvent attendre les années 1990 pour qu'un second cycle de construction ne se mette en route dans le quartier Nord à la faveur de la financiarisation de l'immobilier. C'est la capacité de nouveaux acteurs à capter

Les logements de standing inclus dans les grands ensembles de tours des promoteurs immobiliers privés sont en effet typiquement des produits d'investissements.

les sommes colossales du capitalisme financiarisé qui circulent à l'échelle globale pour les investir dans de nouvelles tours de bureaux qui donne au quartier le visage de business district qu'on lui connaît aujourd'hui². Confirmant au passage le basculement de l'économie bruxelloise vers le tertiaire.

Si plus personne ne remet en cause de nos jours la violence de la mise en œuvre du Plan Manhattan, des exemples plus récents dans le quartier s'inscrivent dans la même logique. Notamment celui des expulsions de la rue du Progrès^{Voir P.10}. 85 maisons d'habitations et 218 habitant·es expulsé·es d'un quartier populaire en 2005. Tout ça pour des travaux d'infrastructures ferroviaires qui s'avèrent inutiles ! Une situation

révoltante. D'autant que si les logements font timidement leur retour dans le quartier Nord, il s'agit bien souvent de logements chers. Que ce soient les projets à front de canal ou bien ceux inclus au nom de la mixité dans les plus grands ensembles de tours, leur prix au m² dépasse largement la moyenne bruxelloise. Un prix qui semble parfois en complet décalage avec la faible qualité des espaces de vie du quartier Nord, mais pas tellement avec la logique de financiarisation du logement. Les logements de standing inclus dans les grands ensembles de tours des promoteurs immobiliers privés sont en effet typiquement des produits d'investissement. C'est d'ailleurs explicite dans les outils publicitaires utilisés par ces promoteurs et qui promettent des rendements annuels confortables. En standardisant ces logements, les promoteurs parviennent à capter une partie des sommes considérables d'argent qui circulent à l'échelle mondiale en quête d'espace dans lesquels se matérialiser.

Les nouveaux logements ne répondent donc en rien à la crise du logement que connaît actuellement Bruxelles. Il s'agit de biens trop chers et trop petits pour répondre à la demande des Bruxellois·es qui peinent de plus en plus à se loger pour un prix décent.

On pourrait objecter qu'à côté de ces développements sur le marché privé, les programmes de planification imposent un pourcentage de logements à finalité sociale, mais on se trouve systématiquement ici dans une situation « trop peu et trop tard ». Trop peu pour le PAD Max qui impose certes 25 % de logements à finalité sociale, mais sur des terrains qui sont des terrains publics. Or, au regard des logements de standing qui se construisent par ailleurs dans le quartier, les terrains publics devraient accueillir un pourcentage bien plus important de logements non pas « à finalité sociale » – une catégorie fourre-tout qui comprend notamment les logements Citydev appelés à retourner ultimement sur le marché privé – mais de véritables logements sociaux. Et trop tard pour le PPAS 19, car si celui-ci impose bien, à un promoteur privé cette fois, de proposer 25 % de logements à finalité sociale, rien ne garantit que les finances publiques ne permettent d'acquérir ces logements. Le mécanisme prévoit en effet que le promoteur inclue dans son projet une proportion de logements revendus à l'autorité publique pour un prix conventionné. Mais les prix au m² pratiqués sont à peine inférieurs à ceux du marché privé et, au vu de l'envolée généralisée des



prix du logement sur les 20 dernières années, la capacité des opérateurs publics à racheter ces logements est de plus en plus souvent compromise. Comme dans le cas du projet Lakeside, sur le site de Tour et Taxis, où aucun opérateur public n'ayant les finances disponibles pour se porter acquéreur des logements conventionnés, ceux-ci ont été vendus directement par le promoteur immobilier sans aucune contrainte liée à une éventuelle revente sur le marché privé. Une aubaine pour le promoteur Nextensa et ses proches.

Si à bien des égards la situation actuelle ressemble à une impasse, c'est la situation apparemment inextricable du relogement des expulsés du Plan Manhattan qui a conduit, en 1975, à la création de l'Union des Locataires de Schaerbeek – la toute première union de locataires de Bruxelles rassemblant différents groupements d'habitant-es luttant collectivement pour leurs droits à un logement et capables d'agir collectivement en louant des immeubles pour les sous-louer ensuite à leurs membres affiliés. Un modèle qui a connu un grand succès, avec la multiplication des Unions de Locataires couvrant aujourd'hui une bonne partie du territoire

Le temps est peut-être venu de penser à de nouveaux modèles de mobilisation capables de répondre aux impasses actuelles d'un système avantageant très clairement les propriétaires bailleurs.

bruxellois, même si ce système peine désormais à susciter de nouvelles dynamiques de mobilisation pour le droit au logement. Le temps est peut-être venu de penser à de nouveaux modèles de mobilisation capables de répondre aux impasses actuelles d'un système avantageant très clairement les propriétaires bailleurs. C'est en tout cas l'appel que lance la chercheuse Céline Drieskens dans un article publié dans *Metropolitics*³ où elle établit le parallèle, dans le quartier Nord, entre ces Unions de Locataires et l'arrivée de nouveaux acteurs pratiquant l'action directe et le Community Organising tel que le syndicat de locataires Wuune. Des pistes à explorer et une mobilisation qui doit se poursuivre pour que le quartier Nord devienne enfin un espace pleinement pensé pour ses habitant-es plutôt que pour les promoteurs immobiliers.

LES FANTÔMES DU PLAN MANHATTAN

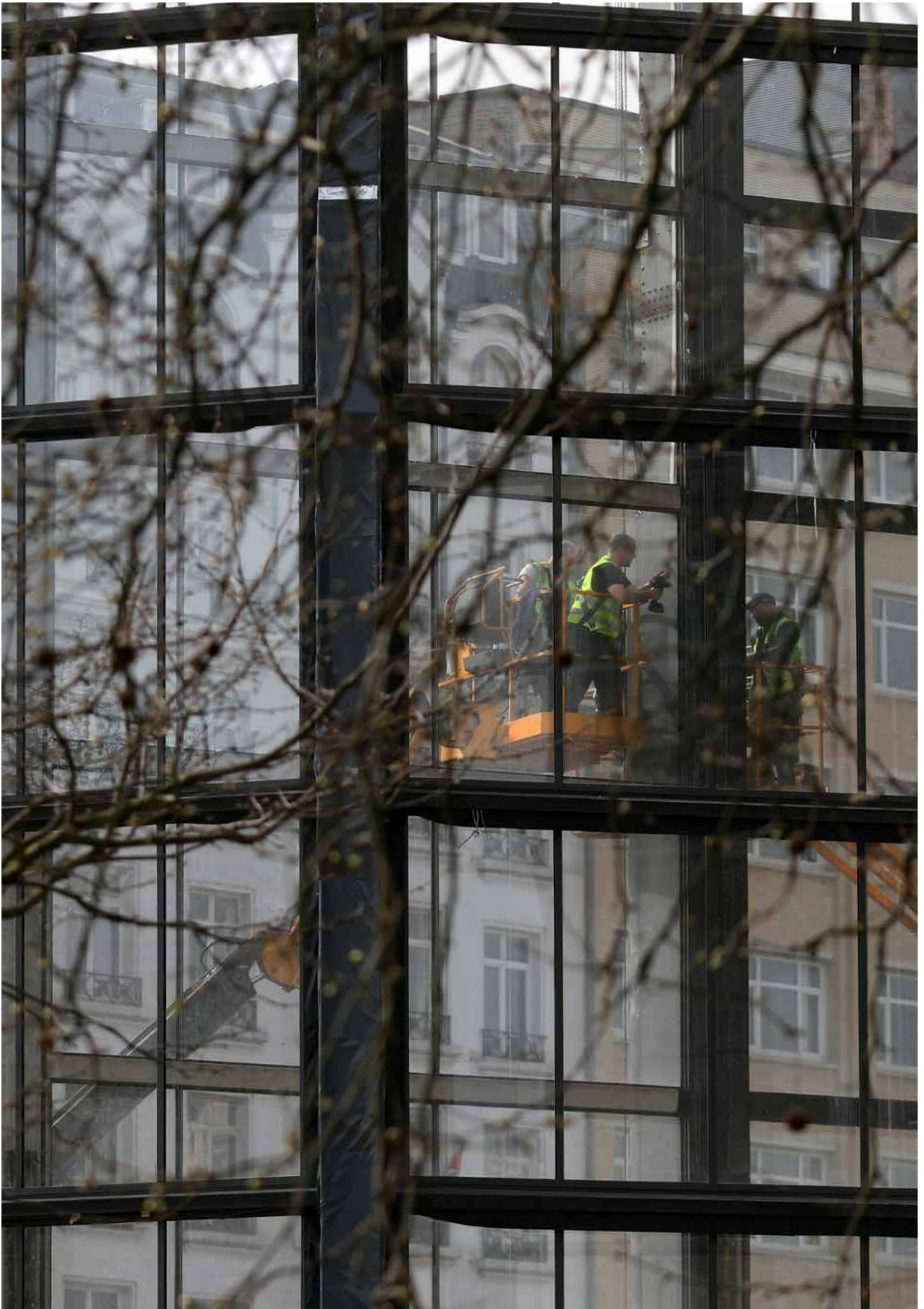
En cherchant à démêler l'écheveau de fils nouant, dans le quartier Nord, intérêts privés, planification urbaine et pouvoirs publics, le constat est qu'il est bien difficile de sortir de l'ombre du Plan Manhattan. À la fois acte fondateur et présence

omniprésente, il continue, tel un fantôme, de hanter bon nombre d'actions et d'initiatives dans le quartier. Certes, les rapports entre promotion immobilière privée et pouvoirs publics ne sont plus aussi directs qu'autrefois. Le discours en tout cas a radicalement changé. Mais si l'on dépasse les mots et les rapports d'études pour se concentrer sur les faits, c'est-à-dire sur les programmes publics de planification urbaine, sur les permis d'urbanismes délivrés, sur les tours effectivement construites, sur la mixité réelle des fonctions et sur les typologies de logement – soit l'ensemble des fils tirés tout au long de cet article – force est de constater que nous ne sommes pas sortis du Plan Manhattan. Peut-être s'agit-il tout au plus d'une version 2.0 du Plan Manhattan, maîtrisant mieux les codes de la communication, mais certainement pas du changement de paradigme appelé de nos vœux depuis plus de 50 ans. ■

1. A. MARTENS, « Dix ans d'expropriations et d'expulsions au Quartier Nord à Bruxelles (1965-1975): quels héritages? », *Brussels Studies*, n°29, 2009.

2. Pour une description de cette tendance, voir le *Bruxelles en mouvements* n°316 « Dans la gueule de la promotion immobilière » (2022) ainsi que, pour le contexte parisien, M. DUROS, *Immobilier hors sol. Comment la finance s'accapare nos villes*, éditions Raisons d'Agir, Paris, 2025.

3. C. DRIESKENS, « Dusting off the Archives: Connecting Historical Renters' Activism to Contemporary Housing-Justice Efforts », *Metropolitics*, 2025 [en ligne].

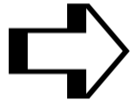


KANAL

L'URGENCE D'UN NOUVEAU FUTUR !

À quelques mois de l'inauguration du musée Kanal, annoncée en grande pompe, il n'est pas inutile de revenir sur les 12 années d'une saga politique et économique et surtout de poser la question de son futur suite aux décisions budgétaires du nouveau gouvernement bruxellois et au contexte de la crise actuelle.

YVES BERNARD¹



14 février 2026, la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) a enfin un nouveau gouvernement. Après plus de 600 jours de crise, le gouvernement de la Saint-Valentin!

Et le couperet pour le futur de Kanal est tombé : oui pour les 50 millions permettant la fin des travaux ; non pour les 30 millions de subsides de fonctionnement par an – Kanal devra faire avec trois fois moins dès 2029, juste 10 millions.

Pas grand monde ne s'en étonnera : on allait évidemment terminer ce chantier pharaonique, pas question d'un chantier abandonné supplémentaire à Bruxelles. Et pour le fonctionnement, on revient à des montants plus raisonnables pour un musée ou un centre d'art contemporain et un peu plus supportables pour la pauvre Bruxelles.

Comme le disait sur BX1 Benjamin Dalle (CD&V) aux côtés de Dirk De Smedt (Anders), nouveau ministre du Budget, il faut tout revoir pour Kanal : le concept, la gouvernance et le partenariat avec Pompidou. Ce sont les seuls politiques à s'exprimer sur Kanal dès l'annonce du nouveau gouvernement, des néerlandophones, aucun francophone... Sans revenir sur l'ensemble de l'histoire du projet, on se souvient qu'à la fin de l'année 2014, Elke Sleurs (N-VA), alors secrétaire d'État à la Politique scientifique au sein du gouvernement Michel et responsable des établissements scientifiques fédéraux (dont les musées), avait refusé de mettre à disposition de la RBC les collections d'art moderne destinées au futur musée envisagé par Rudy Vervoort (PS) sur le site Citroën, que la Région s'appropriait à acquérir.

On cria alors au sabotage d'un grand projet bruxellois par les nationalistes flamands. Plutôt que de rouvrir cette polémique, citons Elke Sleurs fin 2014² concernant le futur des collections d'art moderne :

« Plusieurs pistes sont aujourd'hui envisagées et avancées dans les médias : mais pour moi, celles

d'autres bâtiments, considérés comme des enveloppes plus importantes que les collections qu'ils sont censés abriter, ne sont pas une priorité. Elles ne reposent pas sur une recherche préparatoire fondée de l'investissement initial et des coûts d'exploitation ultérieurs. »

Le bâtiment évoqué comme une « enveloppe plus importante » n'est autre que le site Citroën, que la RBC envisage alors de racheter. Elke Sleurs entrevoyait très bien les coûts faramineux de transformer et maintenir cet immense garage Citroën en un musée ; elle privilégiait la réutilisation de bâtiments publics existants.

Mais Vervoort s'entête. Sans les collections d'art moderne du Fédéral ni aucune autre, il signe le 29 octobre 2015 le rachat du site Citroën ! D'où le deal précipité et très coûteux avec le Centre Pompidou (12,5 millions³) pour remplir son musée vide. On assiste ensuite aux habituelles mauvaises pratiques : Rudy recase à la tête du projet Kanal l'un des siens, son chef de cabinet Yves Goldstein (qu'il doit virer pour financement douteux d'une de ses associations) : un fidèle qui a passé toute sa vie au service de ministres PS (au cabinet Onkelinx puis au sien), sans aucune expérience professionnelle dans le domaine muséal, en ingénierie culturelle ni en gestion d'entreprise. Le projet est donc bien mal lancé : mauvaise vision, gouvernance opaque, équipe dirigeante composée de trois anciens cabinetards⁴, improvisation et incompetence... Beaucoup d'encre a coulé depuis – on se référera par exemple à l'émission TV #Investigation de la RTBF, fin 2025, ou à mon article « Kanal-Pompidou, démesure et naufrage annoncé » paru en 2024.

Et le couperet est tombé : oui pour les 50 millions permettant la fin des travaux, non pour les 30 millions de subsides de fonctionnement par an.

À aucun moment des alternatives sérieuses pour le site Citroën n'ont été étudiées, alors que Bruxelles et la Belgique regorgent de collections et collectionneurs audacieux, alors que d'autres modèles étaient possibles et que la RBC est riche d'un tissu particulièrement dense d'organisations et acteur·ices artistiques renommé·es. Pourtant dès 2015, d'autres approches que celle purement muséale étaient discutées par le monde culturel (flamand) : on parlait d'usine urbaine, de village d'artistes, de zone mixte habitat-culture-économie⁵.

Aujourd'hui, Kanal est au pied du mur, tout est à revoir, et cela doit être fait très rapidement avant 2029. Si l'ouverture de Kanal a bien lieu en novembre 2026, il faudra en deux ans être prêt pour un nouveau Kanal!

En tout premier lieu, il faut une nouvelle équipe de direction dépolitisée et composée de professionnel·les capables d'une nouvelle vision et de porter un projet radicalement différent en collaboration avec un CA renouvelé ouvert à la société civile. Goldstein et ses acolytes n'ont ni le bon profil ni les compétences. Ce sont de purs politiques englués dans leurs mauvaises pratiques et incapables d'imaginer un autre projet à moins de 30 millions par an de subsides.

Et ensuite ?

Rappelons un exemple similaire, l'histoire édifante du 104 à Paris. Établi sur le site magnifiquement rénové des anciennes pompes funèbres (40 000 m², même surface que Kanal), il est inauguré en 2008 par le maire de Paris

Bertrand Delanoé (PS), et se proclame comme une « coopérative culturelle » se voulant de « tous les arts, tous les mondes, toutes les origines ». Mais un an et demi plus tard, il se retrouve pour ainsi dire en naufrage, un « Titanic culturel ». Malgré son subside annuel de 8 millions, le 104 n'arrive pas à développer ses recettes propres ni à assurer son intégration dans un quartier populaire et multiculturel. Face à la déroute et aux erreurs de la mairie, un collectif se crée sous l'initiative de Jean-

Marc Adolphe, alors directeur de la revue culturelle *Mouvement*. Baptisé « Un autre 104 est possible », il mobilise la population du quartier et ➤



les acteurs socioculturels et artistiques locaux et pousse à l'arrivée en 2010 d'un nouveau directeur, José Manuel Gonçalves ⁶, un chevronné de la culture qui a fait ses preuves avec la Ferme du Buisson. Depuis le 104 est un succès, une coopérative culturelle et un « territoire d'expérimentation, à la croisée de l'art et de l'innovation » ⁷!

Kanal n'est pas le 104, Bruxelles n'est pas Paris, 2026 n'est pas 2008. Mais il faut réfléchir dès aujourd'hui et préparer au plus vite le nouveau Kanal. Quelques lignes directrices :

- le réseau des acteurs artistiques, culturels et entrepreneuriaux bruxellois doit être au cœur du fonctionnement du site Kanal tant pour sa gouvernance que pour la programmation et l'occupation effective des locaux ;
- Kanal doit-il encore être un musée ? Dans quelles proportions et avec quelles collections ? Dans tous les cas, Bruxelles ville internationale, cosmopolite et singulière n'a pas besoin de Pompidou !
- les espaces initialement prévus pour le musée Kanal doivent être mis à disposition pour des expositions temporaires ou des événements organisés par les partenaires, des commissaires et programmeurs audacieux, avec une approche culturelle et artistique résolument contemporaine et non plus basée sur l'art du siècle passé.
- il faut construire un écosystème de partenaires, une véritable coopérative sociale, culturelle et entrepreneuriale. Par exemple

Aujourd'hui, Kanal est au pied du mur, tout est à revoir, et cela doit être fait très rapidement, avant 2029.

en développant les concessions ou baux commerciaux octroyés à des acteurs autonomes bien choisis pour les parties commerciales (ex. horeca) ; en mettant à disposition des ateliers et bureaux pour des petites structures artistiques, créatives et innovantes ; en confiant à des partenaires compétents la création de ressources utiles (ex. printshop, médiathèque) pour le quartier et les occupants.

- il faut développer une autre culture de financement : attirer le mécénat, développer des sources de revenus diversifiées (privées, participatives...), élaborer des co-productions au niveau européen.

Il est grand temps de dépasser les erreurs des douze dernières années pour que Kanal devienne un pôle majeur de développement à Bruxelles. En 2026, le monde culturel, trop préoccupé par sa survie, et

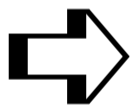
la société civile, divisée et inquiète dans ce siècle chaotique, ont-ils encore l'énergie de se mobiliser pour penser un nouveau Kanal ? Et ce dossier, relégué au domaine culturel non prioritaire, retiendra-t-il suffisamment l'attention d'un gouvernement bruxellois trop préoccupé par les nombreux autres défis qui l'attendent ? ■

1. Yves Bernard (aka Yves Malicy), architecte et ingénieur informaticien de formation, il est chercheur au Philips Research Laboratory, réalisateur et développeur multimédia avec Magic Media, fondateur de iMAL.org (centre d'arts et technologies numériques, Bruxelles).
2. bruxselsfuture.com/wp-content/uploads/2014/12/citroc3abn.pdf
3. www.rtbef.be
4. Yves Goldstein et Baptiste Delhauteur du cabinet Vervoort, Jean-François Leconte du cabinet Gosuin (Défi).
5. bruxselsfuture.com/wp-content/uploads/2015/02/citroc3abnsite.pdf
6. www.france24.com/fr/20100707-jose-manuel-goncalves-sauver-104-culture-paris-aubervilliers-ferme-buisson-lhasa-royal-luxe
7. www.104.fr/104-pour-tous/decouverte-du-lieu.html

THÉÂTRE OCÉAN NORD : TURBULENCES

Au cœur du quartier Petite colline à Schaerbeek, sur les coteaux surplombant le quartier Nord, le théâtre Océan Nord devait cette année fêter ses trente ans d'existence dans la rue Vanderweyer. Mais depuis 2025, l'équipe fait face à plusieurs turbulences mettant en péril l'avenir d'un lieu culturel essentiel pour le quartier et les Schaerbeekoises : Chronique¹.

CHLOÉ VERCRUYSE, IEB



L'histoire d'Océan Nord commence en 1982, à Liège, quand Isabelle Pousseur et Michel Boermans se rencontrent au sein de ce qui se nomme alors le Théâtre du Ciel Noir, fondé par Isabelle.

OCÉAN NORD, ORIGINES

Cette année-là, la compagnie (qui se renommera « Océan Nord » en 1986-1987) monte au théâtre de La Place un projet d'adaptation de *L'Homme et l'Enfant*. Avec une certaine radicalité de mise en scène, la troupe prend ses quartiers dans la salle des fêtes de l'orphelinat du Baty, ensemble à l'abandon à Cointe, dont elle utilisera le long couloir de 80 mètres pour sa représentation : un symbole déjà. Isabelle Pousseur conceptualise en effet dès le début un théâtre ambitieux (avec de longs mois de répétition) en équilibriste dans ce non-lieu, habité par d'autres et qui sera progressivement démonté, marche par marche, tuile par tuile. La pièce suivante ne dément pas son succès, ce qui emmènera la troupe pour une tournée de deux ans. Le Théâtre du Ciel Noir pose ensuite ses valises dans l'ancienne caserne de Bressoux pour y monter *Le Roi Lear* avec un chœur de soixante personnes sur scène. Le Théâtre Océan Nord multiplie les contacts et les représentations à travers l'Europe, devenant une compagnie que Michel Boermans qualifie « d'un peu Jet Set en perte de contact avec le réel ». Car la démarche artistique d'Isabelle Pousseur place en son centre et depuis

l'origine la présence du public dès la création et non seulement lors de la représentation : avoir un lieu à soi devient alors une exigence pour être en contact avec un public mais aussi pour Si Liège est alors un haut-lieu d'une politique culturelle forte et décentralisée, elle n'assume pas pour autant les coûts à consentir pour faire vivre les compagnies entre les productions. Se refusant d'être maintenue à cette injonction au nomadisme mondain, Océan Nord se met en quête d'un lieu pour fabriquer durablement un théâtre en prise avec le réel et avec son quartier.

BRUXELLES, LA TROUÉE : CASERNES ET GARAGES

En 1996, le Théâtre Océan Nord est baptisé depuis dix ans et Bruxelles est une terre d'accueil pour les initiatives culturelles. Les friches industrielles, militaires et même scolaires parsèment la ville d'interstices de possible. La trajectoire de la Balsamine l'illustre bien. En 1996, les casernes Dailly (anciennement Prince Baudoin) sont à l'abandon depuis 20 ans. Un bois recouvre le terrain vague laissé par les démolitions des parties arrière de la caserne et il s'en faudra de peu pour que le bâtiment principal à front ne soit lui aussi détruit. Car les Casernes Dailly, acquises de la Défense en 1976, sont alors un casse-tête régional : le plan de secteur y prévoit du logement, qui se concrétise parcelle par parcelle tandis qu'une saga anime un projet de

Océan Nord se met en quête d'un lieu pour fabriquer durablement un théâtre en prise avec le réel et avec son quartier.

réhabilitation et l'exploitation du bâtiment de front. Sous baux précaires, le bâtiment abrite, outre une poste et un bureau de pointage, l'ASBL Infor-jeunes et le théâtre la Balsamine. Martine Wyckaert y monta d'ailleurs en 1982, avec succès, *La Pilule verte*², adaptation libre des *Grâces et épouvantails* de Stanislas Witkiewicz. Lors des représentations, les planchers sont démontés pour chauffer la salle des officiers et décongeler public et magnéto à bandes. C'est qu'à l'époque déjà, la Région bruxelloise s'invente avec grandeur et faste des projets-naufrages qui capotent faute de réalisme budgétaire : centre commercial, extension de la bibliothèque royale, un musée de l'imprimerie, la Cité des arts, la représentation permanentes des villes et régions européennes, ou encore le Parlement européen n'y verront jamais le jour... mais résistant aux secousses, « La Balsa » aura finalement droit à son bâtiment-lieu reconstruit en 2002.

Océan Nord, proche de la Balsamine, collabore avec la structure, en récupère du matériel déclassé, y joue, y stocke... jusqu'au jour où l'urgence de trouver un lieu à soi bénéficie d'un coup du destin nommé « embouteillage ». C'est en effet en empruntant un itinéraire bis que Michel Boermans a le regard attiré par un panneau « à vendre/à louer » accroché à la façade des Anciens Grands Garages Saint-Hubert » au numéro 63-65 de la rue Vanderweyer. Un espace compatible avec ce que le Théâtre Océan Nord cherchait : un lieu où fabriquer le théâtre de bout en bout (créer, écrire, administrer, répéter, mais aussi construire et stocker des costumes et des décors en plus des temps de représentation). Un lieu aussi qu'il faudra défendre face à un ministère qui ne souhaite pas voir s'ouvrir un énième nouveau lieu où l'on monte conjointement des projets professionnels et non-professionnels. Après une visite, c'est donc en famille, kärcher à la main que les équipes entreprennent de nettoyer et d'aménager ce qui sera défini comme une « fabrique de théâtre » dans l'édito du numéro 1 du « journal » d'Océan Nord. Si le départ de la Balsamine et l'arrivée à la rue Vanderweyer se synchronisent bien, des signes ne trompent pas : les décors des précédentes créations sont à parfaites mesures du nouveau lieu. ➔

AMÉNAGEMENT DE LA GRANDE SALLE, THÉÂTRE OCÉAN NORD, 1996.



M. BOERMANS, ATELIER INTERGÉNÉRATIONNEL EL BARRIO, 2004.



M. BOERMANS, PUBLIC ATELIER, 1999.



LOUER PLUTÔT QU'ACHETER

Ainsi, Océan Nord s'implante à Schaerbeek en 1996, à une époque où la commune est, selon Michel Boermans, un «laboratoire politique de la Belgique». En effet, les Schaerbeekois-es tournent la page du mayorat de Roger Nols et pansent les plaies de la présence de Johan Demol à la tête du corps de police. Malgré l'enthousiasme d'avoir trouvé un lieu à dimension du projet, obtenir un soutien financier pour le projet s'avère complexe. L'équipe alors en place à la commune ne montre aucune forme d'intérêt tandis que la Communauté française voit d'un mauvais œil qu'une compagnie ayant acquis un renom national et international, et qu'elle finance, aille «s'enterrer dans un garage» et dans un quartier «difficile» par-dessus le marché. Il y aura donc une promesse tacite de ne jamais prétendre à acheter le lieu pour maintenir le financement par contrat-programme.

Le premier signe de réchauffement des rapports avec la commune a été l'intégration aux quartiers d'initiatives³. Financés par la Région et la Commune, les contrats d'initiatives Lehon-Renkin et Cage aux ours permettront à Océan Nord d'engager sa première médiatrice culturelle. Ce travail de médiation prendra diverses formes : chorale Van de Trinette, accueil du comité de quartier, fête des voisins, atelier de break-dance et stages pour enfants, dont persistent aujourd'hui la collaboration annuelle avec le lycée Emile Max (Chaussée d'Haecht), l'accueil en résidence de création de (jeunes) professionnel·les, des ateliers avec des non-professionnel·les et intergénérationnels, des représentations et activités diurnes pour les femmes du quartier et une politique tarifaire spécifique (gratuité pour les riverain·es de la rue Vanderweyer).

LÉGITIMITÉ ET POLITIQUE CULTURELLE

Océan Nord, en tant que fabrique de théâtre, a donc mené sur deux fronts le combat pour la reconnaissance de son projet. D'une part faire entendre que le travail avec des non-professionnel·les ne constitue pas un travers qui abaisse l'exigence artistique d'un théâtre contemporain. D'autre part, prouver par la pratique qu'un quartier dense et populaire peut réellement bénéficier d'un lieu artistique de moyenne échelle sans générer de conflits d'usage tout en participant à une offre culturelle réellement accessible. À la différence des centres culturels, un théâtre dans son quartier ce sont des portes ouvertes sur une création se faisant et qui ne cherche pas forcément à cocher les cases d'une «offre culturelle» définie par ailleurs. Ce sont des essais, des erreurs, des saisons d'occupation des salles à discuter, des horaires à assouplir et travailler, des services rendus. Enfin, ce sont un ensemble de micro-liens qui se tissent entre ses murs et jusque dans la rue. Le cas d'Océan Nord n'est pas isolé et le fait est suffisamment représentatif pour être souligné : en 1996 déjà, Schaerbeek est peuplée d'une myriade de lieux de toutes échelles tels que la Balsamine, Les Halles, Le 140, L'Os à Moelle, Le Magic Land, L'Espace Schaerabeus, profitant pour la plupart des interstices disponibles dans un patrimoine immobilier industriel⁴. Les tentatives pour faire dialoguer ces acteurs de la scène culturelle locale et les autorités n'iront jamais dans le sens d'une concertation très poussée pour l'ouverture d'un centre culturel les rassemblant. Car si les synergies existent, les théâtres et les centres culturels ne relèvent pas de la même économie : loin de se limiter aux représentations publiques, un théâtre

doit pouvoir garder la main sur son espace et son temps pour créer, répéter, administrer, écrire...

DES BRICOLES ET SPÉCULATION FONCIÈRE

Le théâtre Océan Nord vivra donc 30 ans dans le «bas de Schaerbeek» une aventure riche et exigeante, maniant planning et horaire pour faire cohabiter pléthore d'activités dans son garage depuis aménagé en foyer, salle de répétition, salle de danse, salle de représentation de 90 places, atelier et sous-sol de stockage. Jusqu'à ce jour de 2024 où le couperet tombe : le permis d'environnement doit-être renouvelé et le SIAMU impose de conséquents travaux de mise aux normes pour maintenir l'accueil du public. Des ajustements qui font grimper la facture à une somme tellement imposante qu'elle compromet la programmation des mois à venir. Difficulté supplémentaire au dossier : les façades des anciens grands garages Saint-Hubert ont été inscrites à l'inventaire du patrimoine architectural en août 2024. Ce statut engendre donc certains contre-sens entre les recommandations du SIAMU et le maintien des éléments originaux de la façade. Océan Nord en appelle alors au soutien, entre levée de fonds et recherche de subsides exceptionnels (dans une période déjà marquée par de nombreuses restrictions). C'est au prix du sacrifice de la moitié de la saison 2025-2026 que l'équipe parvient à réunir les fonds nécessaires à l'exécution des travaux.

C'est avec surprise qu'Océan Nord apprend, au détour d'un contact avec le propriétaire du bâtiment, que celui-ci souhaite vendre à la fin de l'année 2025. Les travaux dont il avait été averti viennent de s'achever et l'équipe se prépare à annoncer la demi-saison de réouverture. Le coup est un peu rude et les négociations commencent. Les relations se sont en effet un peu refroidies depuis qu'Océan Nord a interrogé son propriétaire pour savoir dans quelles mesures il souhaitait participer financièrement à la mise aux normes de son bien pour un montant final de 250 000 euros. Résidant à l'étranger, celui-ci ne revient que quelques fois par an pour s'acquitter de tâches en lien avec les autres biens immobiliers qu'il possède dans le quartier. Pour préserver ses activités à court terme, le théâtre Océan Nord entame une procédure pour faire requalifier son bail en bail commercial, s'assurant ainsi un préavis plus long en cas de résiliation. Après expertise sérieuse, Océan Nord fait alors une offre d'achat, que le propriétaire refuse, considérant que son bien partira à plus offrant.

L'affaire est alors portée à la connaissance des voisin-nes et habitant-es des quartiers aux alentours qui décident de rédiger une interpellation au conseil communal de Schaerbeek le 11 février 2026. Soulignant l'importance du lieu pour le quartier et le travail mené depuis 30 ans, les citoyen-nes interrogent le Collège sur ce que vaut ce lieu face à la spéculation immobilière mais aussi sur la cohérence des politiques publiques des contrats de rénovation urbaine ou des contrats de quartier durable⁵ : à quoi bon puiser dans des fonds régionaux pour la construction de nouveaux projets si on ne soutient pas par ailleurs le déjà-là? À ces inquiétudes, le collège apportera une réponse quasi unanime et positive. Si la Commune de Schaerbeek ne dispose pas des fonds pour financer l'achat d'un théâtre et qu'elle est par ailleurs déjà engagée dans un projet de centre culturel⁶, elle assure une veille sur le dossier depuis plusieurs mois. Sans remettre en question le droit de propriété privée, elle se dit attachée à son rôle de médiatrice pour faire «exister l'intérêt



THÉÂTRE Océan Nord, 2025.

général dans un dialogue ouvert entre les parties». La Bourgmestre a aussi rappelé que le cadre urbanistique est un des leviers essentiels pour se prémunir de toute spéculation à outrance sur un bien. En effet, le théâtre Océan Nord se situe sur une parcelle affectée à de l'équipement d'intérêt collectif ou de service public de type culturel et le restera. Les anciens Grands Garages Saint-Hubert ne deviendront pas des lofts de sitôt. Dans l'espoir que ces déclarations trouvent une oreille compréhensive chez le propriétaire et qu'elles survivent au départ de la Bourgmestre de Schaerbeek pour le gouvernement bruxellois où elle exerce désormais la fonction de Secrétaire d'État à l'Urbanisme, nous souhaitons encore longue vie au Théâtre Océan Nord⁷. ■

1. Cette chronique est basée sur un entretien avec Michel Boermans, avec la précieuse collaboration de Guillemette Laurent et des voisines mobilisées pour Océan Nord.
2. Une pièce mettant en scène deux comédiens racontant jusqu'à l'épuisement le montage impossible du texte de Witkiewicz.
3. Un dispositif similaire au contrat de quartier mais qui prévoit des financements sur des périodes de deux ans de diverses initiatives, dont des actions de cohésion sociale très locales.
4. Tout en étant aussi la commune d'accueil du siège social de nombreuses compagnies, notamment de théâtre jeune public.
5. Le théâtre Océan Nord, bien que non financé dans ce cadre, se trouve exactement au milieu du périmètre du CQD Petite Colline, 2020-2026/28.
6. Un coûteux programme de remembrement des parcelles de l'ancien cinéma Elite sur la chaussée d'Haecht, d'un garage et du théâtre Scharabeus exproprié dans la rue Creuse.
7. Si vous souhaitez soutenir Océan Nord, vous pouvez effectuer un don (déductible fiscalement). Toutes les informations, ainsi que le programme de la saison en cours se trouvent en ligne [<https://www.oceannord.org/2025/saison-25-26>].

Au cœur du projet, une volonté de questionner l'altérité, comme l'illustrera le sous-titre de son journal-programme, une citation de Heiner Müller : « Notre tâche (ou bien tout le reste sera pure statistiques et affaire d'ordinateur) est de travailler à la différence ».

Après 600 jours... tout ça pour quoi ?

⇨ Faut-il sortir les trompettes thébaines ? Certes des blocages budgétaires et institutionnels vont être levés, des associations verront mieux dans quels tunnels elles sont plongées. La chose qui frappe à la lecture de la DPR, déclaration de politique régionale, c'est cette capacité à dire tout et son contraire : le projet de métro 3 est déclaré « *totalelement suspendu* » mais le gouvernement appelle dans le même temps à sa « *réévaluation approfondie, portant tant sur son opportunité que sur sa faisabilité technique et financière* ». Ou encore l'accumulation de truismes : « une mobilité plus fluide et vectrice de développement » (ch. 3) ou « *une économie prospère* » (ch. 8). En bruxellois, essayez le « non peut-être » : circulation moins fluide, économie ravagée... 600 jours pour enfoncer des portes ouvertes et en laisser fermées bien d'autres.

LE BEM EST DEvenu TRIMESTRIEL



⇨ Nous vous l'annonçons dans l'édito de notre dernier numéro, le *Bruxelles en mouvements* paraîtra désormais quatre fois par an, à chaque changement de saison, plutôt que six fois, comme auparavant. Un allongement de la périodicité qui nous permettra de continuer à vous proposer un contenu de qualité dans un contexte budgétaire compliqué. Pour le reste, rien ne change : vous pourrez toujours lire nos dossiers au format tabloïd, récupérés gratuitement dans l'un de nos quelque 200 points de dépôt ou reçus directement dans vos boîtes aux lettres via abonnement au tarif annuel de 24 euros (ou selon une formule abonnement + don à 64 euros si vous souhaitez nous soutenir). Vous vous étiez abonné avant le numéro de février 2026 ? Dans ce cas, votre souscription couvrira bien six numéros à paraître. ■

Pas une ligne sur la maîtrise foncière, alors qu'en période de disette, taxer les plus-values foncières pourrait être une source de nouvelles recettes.

Ainsi, pas une ligne sur la maîtrise foncière, alors qu'en période de disette, taxer les plus-values foncières pourrait être une source de nouvelles recettes. On ne peut s'empêcher de penser à celle, substantielle, que vient d'empocher le promoteur du projet Lake Side à Tour & Taxis ! La DPR annonce vouloir « *déverrouiller le marché immobilier bruxellois* » par « *un plan de simplification immédiate* » de la matière. Au menu, « *fluidification des enquêtes et concertations* », réduction des possibilités d'aller en recours, diminution du poids des communes et suppression de l'avis conforme de la CRMS en matière de préservation du patrimoine.

La réduction des dépenses est le leitmotiv qui traverse toute la déclaration qui mise sur une diminution de 80% des dépenses. Dans le même temps, les recettes ne sont optimisées que de 20%. Les arbitrages laissent parfois pantois. Alors qu'on coupe allègrement dans un secteur non marchand, peu coûteux au regard des besoins qu'il satisfait (et qui sont par ailleurs délaissés par la puissance publique), 101 millions d'euros sont budgetés pour la rénovation des tunnels. Un rapport de 2024 de Stratec invitait pourtant à faire des économies en fermant cinq d'entre-eux d'ici 2030 (Vleurgat, Bailli, Boileau, Georges Henri, Woluwe). On supprime les primes Révolution permettant à de

petits propriétaires occupants de rénover leur bien pour un mieux environnemental mais on offre au passage un petit cadeau à celles et ceux capables d'acquérir un bien de 800 000 euros (le plafond donnant droit à un abattement des droits d'enregistrement passe de 600 000 à 800 000 euros).

La politique d'investissement, appelée Code 8, est la cerise sur le gâteau de la rigueur budgétaire : on économise drastiquement d'un côté mais on trouve 150 millions d'euros à investir dans le projet CONFEX (entendez NEO) et 60 millions d'euros pour le projet Kanal. Enfin, on cherchera en vain une référence aux attentes en matière de démocratie. Il va donc y avoir de l'ouvrage pour nos associations malmenées. ■

Inter-Environnement Bruxelles

Bruxelles en mouvements est un trimestriel édité par IEB, fédération des comités de quartier et groupes d'habitant-es. 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 (4 n°) : 24 euros
Abonnement de soutien : 64 euros
Versement au compte
IBAN : BE33 2100 0902 0446
BIC : GEBABEBB
Ou via le formulaire d'abonnement :
<https://ieb.be/61>

Éditeur responsable : Patrick Wouters
Rue du Chimiste 34-36 – 1070 Bruxelles

Graphisme : Andreas Stathopoulos, Élise Debouny

Secrétaire de rédaction :
Cataline Sénéchal
Coordination du numéro :
Maud Marsin, Martin Rosenfeld

Collaborateur-ices : Yves Bernard, Michel Boermans, Damien Delaunois, Stéphanie D'Haenens, Michel Godard, Florence Huybrechts, Guillemette Laurent, Maud Marsin, Martin Rosenfeld, Claire Scohier, Charlotte Tiberghien, Chloé Vercruysse

Photos : Milena Strange
(sauf mention contraire)



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

