BRUXELLES EN MOUVEMENTS

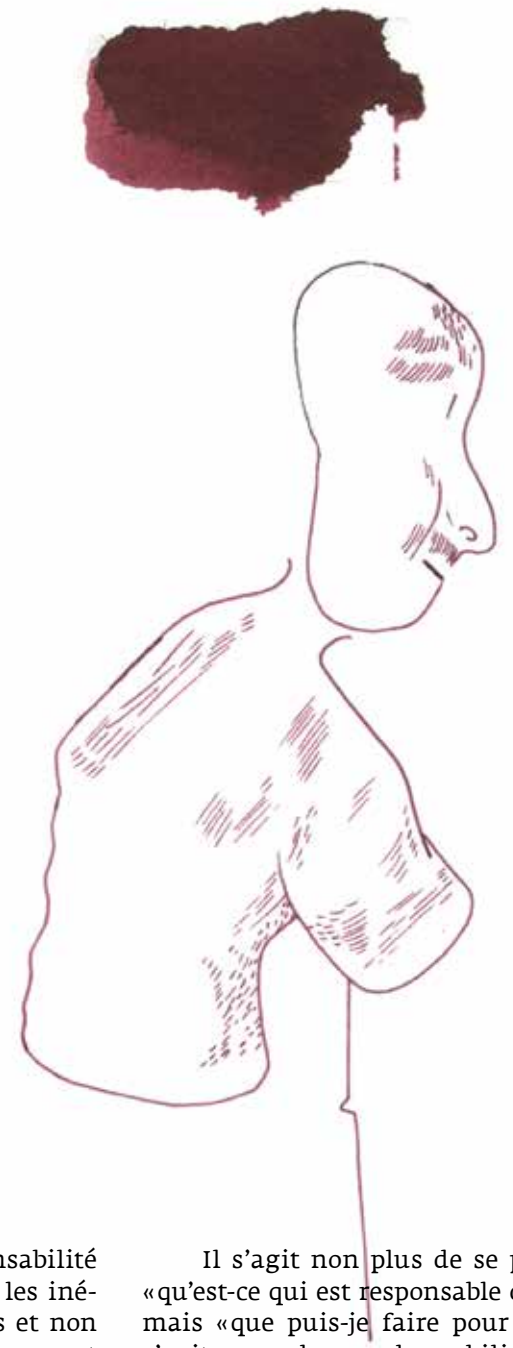
Bimestriel,
Paraît 6 fois par an
Bureau de dépôt :
Bruxelles X
P 302402

bpost
PB-PP | B-01148
BELGIE(N)-BELGIQUE

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

N°305 – MARS/AVRIL 2020

TODO BEM



OSER ÊTRE CRITIQUE !

Dans un contexte où la pensée positive a contaminé notre imaginaire, IEB continue de revendiquer son droit et celui des habitants à un espace de démocratie critique pour dépasser les alternatives infernales du monde capitaliste et managérial.

Claire Scohier, Inter-Environnement Bruxelles

La langue du pouvoir nous invite à la coopération, à la co-création, à la co-production, au vivre ensemble et à la mixité sociale. La ville de demain serait smart, pacifiée et durable. Ceux qui résistent à ce joyeux horizon sont taxés de tristes sires, de râleurs... Pourtant ce «prêt-à-penser» urbain masque une approche libérale productrice de profondes inégalités sociales. Dans un contexte où la pensée positive a contaminé notre imaginaire, IEB continue de revendiquer son droit et celui des habitants à un espace de démocratie critique pour dépasser les alternatives infernales du monde capitaliste et managérial.

HAPPYCRATIE, BAS LES MASQUES !

Good job, Good Move, Good Food, la pensée positive a envahi nos vies. Elle est la clé du développement personnel et de l'état de bonheur, lui-même clé du succès. Loin d'être une ambition universelle, le bonheur est en réalité une idée récente apparue en Occident à la fin du XVIIIe. Elle semble aujourd'hui un but indépassable. Pourtant d'autres sociétés adoptent des horizons différents, par exemple l'égalité sociale ou l'harmonie avec la nature. La poursuite du bonheur, devenue une industrie mondiale pesant des milliards [1], est l'un des traits les plus distinctifs de la culture nord-américaine et l'un de ses principaux horizons politiques.

Renvoyer l'individu à sa capacité/responsabilité de saisir le bonheur masque en réalité les inégalités, résultats de politiques libérales et non redistributives. La politique du bonheur sert d'écran de fumée pour dissimuler les déficiences des politiques publiques et économiques. Ainsi les problèmes de santé seront renvoyés à une question de choix individuels. Que les habitants des quartiers centraux de Bruxelles aient une espérance de vie moindre que ceux des quartiers aisés de la périphérie serait le fait d'un mode de vie malsain nécessitant des politiques de sensibilisation notamment à la «good food». Et non pas le résultat de politiques urbaines inégalitaires et peu redistributives ou encore du mal-logement dans ces quartiers.

Autre masque : l'incantation au vivre ensemble et à la mixité sociale. Ces concepts occultent le rapport de domination d'une classe ou d'une communauté sur une autre. Si les dominants sont contents, tout le monde doit l'être. La mixité est vendue comme un modèle universaliste, nous enseigne Miguel Benasayag, le monde occidental se construit sur la promesse que le «négatif» va disparaître. L'idéologie par défaut est l'idéologie dominante faisant du savoir occidental le donné universel. Notre société refuse de vivre avec le «négatif». On se revendique de l'universalisme pour critiquer la culture des autres [2]. Le petit monde des alternatives «bios» se persuade qu'elles sont désirables par tous prônant des espaces de convivialité alors que d'autres en manquent pour tout simplement se loger ou se nourrir.

> Si les dominants sont contents, tout le monde doit l'être.

Le dispositif de persuasion du système néolibéral est si puissant et simple d'utilisation que nombreux sont ceux qui adoptent ses arguments pour les rétorquer à la critique. Le Pouvoir peut diriger de sorte que le peuple croit que cela vient de lui, qu'il est libre. Croit qu'il peut atteindre ce bonheur promis, un bonheur qui n'est jamais que l'esclave de valeurs imposées par un système néolibéral qui renvoie les individus dos à dos.

Il s'agit non plus de se poser la question «qu'est-ce qui est responsable de mon malheur» mais «que puis-je faire pour m'en sortir?». Il s'agit pour chacun de mobiliser ses ressources pour améliorer sa situation. La négativité est le reflet d'un manque de travail sur soi [3].

On demande à tout un chacun de sortir de sa zone de confort, de prendre des risques, d'innover. On demande aux jeunes chômeurs de se lancer dans des start-up pour éviter de devoir leur payer des allocations. On demande aux habitants de Bruxelles de s'investir dans des dynamiques de logements coopératifs et partagés pour masquer le fait que la Région bruxelloise ne produit pratiquement plus de logements sociaux depuis des années, renvoyant l'individu à trouver à se loger sur un marché privé trop cher [4].

Dans cette happycratie, l'esprit critique dérange et est censuré par ceux qu'il combat. Force est de constater qu'il est en outre souvent ignoré par ceux qu'il défend. La psychologie positive fait passer l'esprit critique comme une attitude sceptique, une négativité rétrograde. Si vous êtes contre le nucléaire, la 5G ou la *smart city* c'est que vous êtes contre le progrès, que vous voulez retourner au temps des cavernes. Comme le faisait remarquer Michel Foucault, la vérité fonctionne comme un système d'exclusion, elle écarte ce qui dérange. Elle oblitère notre capacité à appréhender la complexité du monde ou de la ville. Affronter et admettre la complexité des rapports sociaux fait apparaître les divergences et fait naître le conflit.

L'ÉLOGE DU CONFLIT

Tout au long de son histoire, IEB a été sollicitée à de nombreuses reprises par les pouvoirs publics afin de gérer la participation des habitants dans les projets urbains. Il lui est arrivé d'y répondre, jouant alors la carte de médiateur de la participation citoyenne au service de la Région, mais perdant, de ce fait, une bonne partie de sa capacité à prendre des positions critiques et donc conflictuelles [5].

Le conflit n'est pas une menace mais le produit de la complexité et du foisonnement des points de vue et des places qui s'affrontent. Une société démocratique est nécessairement conflictuelle. Accepter la controverse crée une forme d'incertitude mais constitue un puissant dispositif d'exploration du monde des possibles. Elle permet d'explorer les options envisageables en allant au-delà de la liste établie par les acteurs officiels. L'ouverture du débat atténue le pouvoir des experts et repolitise les choix posés. Derrière toute évaluation technique, il y a un choix politique.

Ainsi, dans le cadre du projet de nouvelle ligne de métro nord, la construction d'une nouvelle station Toots Thielemans, à mi-chemin entre les stations existantes de Lemmonier et d'Anneesens et à proximité de la Gare du Midi, est empiriquement un non-sens d'un point de vue de mobilité, d'autant plus que son chantier aura des incidences désastreuses pour le quartier qu'elle devra desservir. Alors que les habitants et associations n'ont pas manqué de répéter à de nombreuses occasions ce qui relève de l'évidence (et qui est confirmé par les propres études du projet), soit l'inutilité du projet, aucun débat n'a pu avoir lieu. En cause, un argument technocratique : un métro ne peut physiquement pas passer dans la courbure de tunnel existante, il faut donc creuser un nouveau bout de tunnel et tant qu'à faire, réaliser une nouvelle halte [6]. Le projet de nouvelle ligne de métro nord est séduisant et bénéficie d'un a priori favorable comme garant d'une efficacité des transports publics. Une analyse plus fine du dossier met en évidence qu'il creusera un gouffre financier, nuisant à l'investissement dans d'autres modes de transports publics essentiels et de surface comme les lignes de tram en site propre, et le tout pour un report de la voiture vers le transport public très résiduel.

IEB joue le jeu démocratique par un rôle de contradicteur, qui met à jour la diversité des opinions et démasque ce qui se cache derrière la façade participative, dont on sait qu'elle est très sélective et qu'elle exclut des groupes sociaux moins puissants. La pauvreté n'est pas qu'une question de revenu mais aussi une question d'absence de pouvoir de décision. Les effets de « distinction » des processus participatifs sont d'autant plus importants que la structure sociale est inégalitaire et qu'elle prédispose certaines catégories sociales à monopoliser plus ou moins le pouvoir. Il suffit de se rendre à une commission de concertation dans le cadre d'une enquête publique sur une demande de permis d'urbanisme pour prendre conscience de l'exclusion de certains.

« La meilleure façon pour les mouvements sociaux de contribuer au changement social ne consiste pas à devenir de simples auxiliaires de l'État mais bien au contraire à le critiquer et à exercer sur lui une pression permanente » pris qu'il est dans le tournant entrepreneurial de l'aménagement urbain [7] où la construction spéculative du territoire prend le dessus sur l'amélioration des conditions de vie des habitants. La difficulté est qu'en termes de communication, de visibilité, le modèle dominant passe mieux et est mieux capté par la masse. IEB doit ici encore s'atteler à questionner et travailler les angles morts et les oubliés des politiques urbaines.

Un regret récurrent est lié au fait que nous passons notre temps à lutter « contre » plutôt que « pour ». Mais il nous plaît à penser qu'aujourd'hui, lutter « contre », c'est aussi lutter « pour » une autre vision, celle d'un projet de ville solidaire respectueux des valeurs d'usage du territoire. Si Henri Lefebvre, l'auteur du *Droit à la ville*, a pris cette dernière comme objet de sa pensée c'est en raison de la capacité de celle-ci, certes à rassembler et à faire se rencontrer toutes les classes sociales, mais aussi en assumant que cette rencontre se faisait sur le mode du conflit.

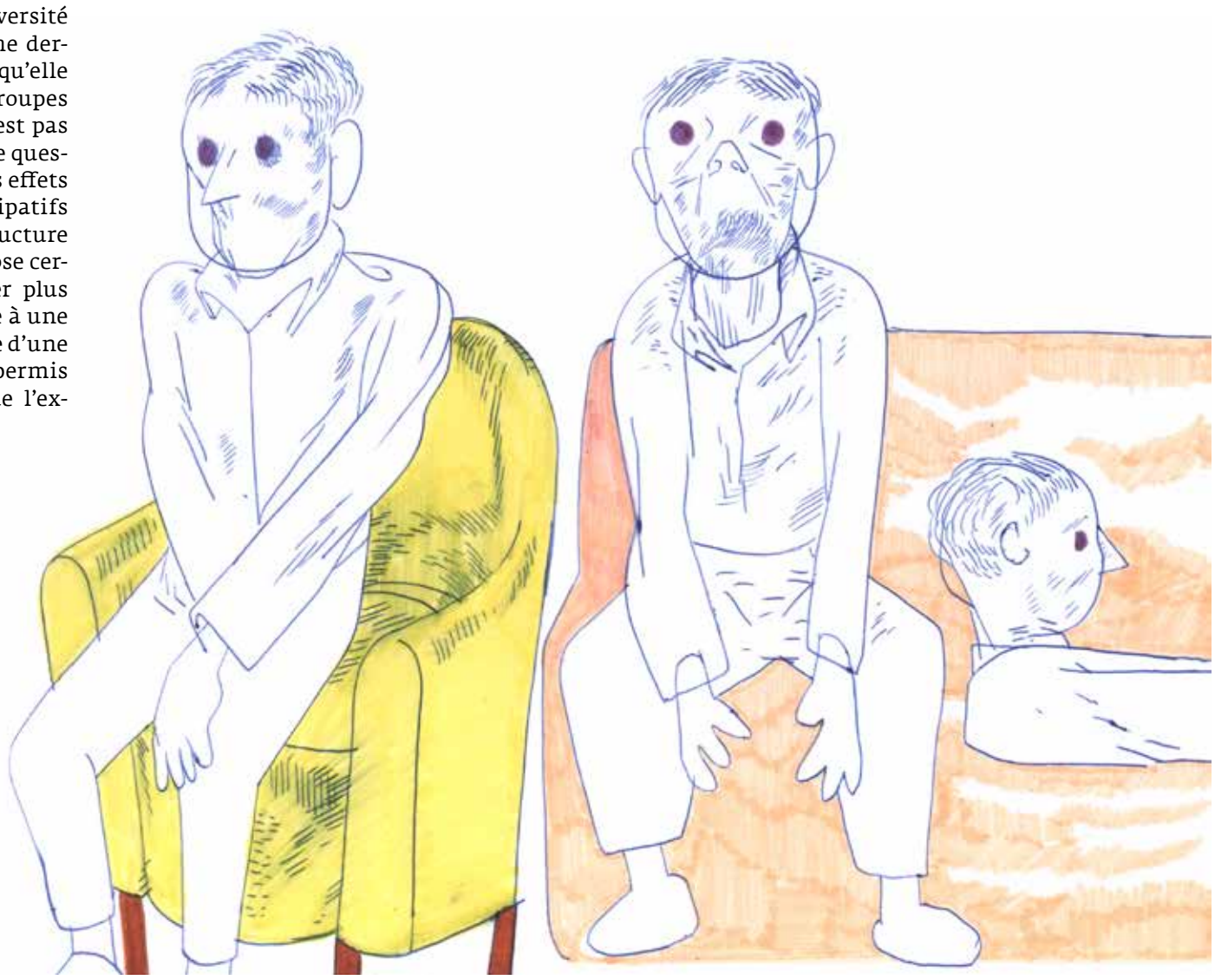
Une société démocratique est nécessairement conflictuelle.

Contre-pouvoir plutôt qu'auxiliaire du pouvoir, il ne s'agit pas pour autant d'être conspirationniste ou contre le pouvoir mais de plaider pour un au-delà de la logique du pouvoir, en vue d'une transformation sociale égalitaire [8]. Comme nous le glissait le coordinateur de l'Union des locataires d'Anderlecht, « c'est utile d'avoir une structure qui ose rappeler ce qui est important même si c'est insolent ».

DÉPASSER LES ALTERNATIVES INFERNALES

L'alternative infernale est l'ensemble des situations qui ne semblent laisser d'autres choix que la résignation, comme marquée d'impuissance [9] : « Si on construit des logements sociaux, on va attirer des pauvres », « Si on n'adopte pas la 5G, Bruxelles va rater le train du progrès », « Si vous attaquez le permis de la marina d'Anderlecht, les habitants vont rester avec une friche sur le dos », « Sans les plans d'aménagement directeur, les promoteurs feraient des tours encore plus hautes ».

La parade face à ce discours est de travailler sur la complexité de l'urbain : à partir du monde tel qu'il est plutôt que comme on voudrait qu'il soit. On peut rêver d'un piétonnier au centre-ville comme idéal de mobilité douce mais le projet de piétonnisation des boulevards centraux s'ancre avant tout dans une réalité de marketing urbain produisant de l'attractivité touristique. La ville rêvée devient vite la ville des promoteurs pour qui « Le pire ennemi de la ville de demain, c'est l'habitant d'aujourd'hui » [10]. ➡



ON NE PEUT PAS PLAIRE À TOUT LE MONDE

Régulièrement, IEB reçoit tantôt des éloges tantôt des critiques de ses lecteurs, qu'il s'agisse du journal Bruxelles en Mouvements ou de notre lettre d'information hebdomadaire. Par exemple, en l'espace d'une semaine nous avons reçu une demande d'abonnement d'une lectrice épisodique enthousiaste et une autre de désabonnement d'un lecteur heurté :

Pourquoi je me désabonne : *« Votre journal est souvent fort intéressant et bien documenté. Mais le dernier traitant du Congo m'a profondément choqué. Nous ne pouvons pas nier les abus du début de la colonie mais vous oubliez peut-être volontairement qu'en 1960 le Congo était la plus belle colonie d'Afrique. Aujourd'hui c'est tellement plus facile de critiquer, de démolir que de construire ».*

Pourquoi je m'abonne : *« J'ai découvert le Bruxelles en mouvements grâce au numéro* Voir la prostitution *puis celui sur l'immigration. Je ne lis pas beaucoup de journaux et navigue très mal entre tous les médias disponibles ; je reste souvent peu informée avec beaucoup de questions de cette ville que j'apprends à connaître. Ni prétentieux, ni phrase tirée en longueur, l'humilité et la simplicité de votre journal me parle. J'aime comment vous donnez la parole aux gens ».*

C'est pourquoi IEB se garde de mettre sur pied des alternatives clés sur porte se targuant de montrer ce que l'on ferait à la place de ceux ou celles qui ont aujourd'hui le pouvoir. Créer les moyens que les problèmes soient posés autrement et susciter les conditions d'un espace de débat assumant la conflictualité du monde, ce n'est pas fuir ses responsabilités mais assumer qu'il faut plus que de la bonne volonté pour affronter la complexité de la ville et ses inégalités [11].

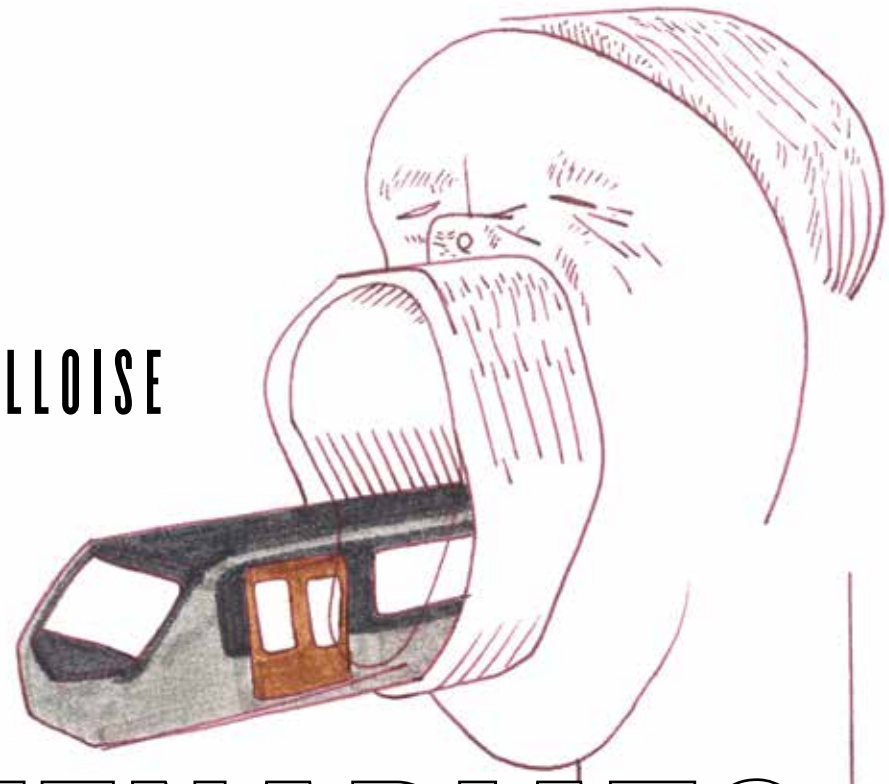
Dans son parcours de quarantenaire, IEB a promu de nombreuses alternatives et objets « positifs » de participation citoyenne. La structure est à l'origine de la journée sans voiture, a porté durant de nombreuses années le réseau des maîtres composteurs, a organisé des visites de supermarchés pour éduquer le citoyen à s'alimenter plus sainement… Toutes ces initiatives ont été intégrées dans des politiques publiques qui ne misent que sur le changement de comportement de l'individu tout en maintenant des structures sociales et environnementales inégalitaires.

L'injonction à la responsabilité personnelle d'une écologie dépolitisée fait l'impasse sur les inégalités sociales et structurelles. N'oublions pas que que la classe intermédiaire bénéficie des moyens économiques, même limités, pour penser, financer et animer les alternatives. Dans cette logique pacificatrice, les acteurs économiques prétendent aussi faire leur transition et assumer leur responsabilité sociale et environnementale [12]. Comme Amazon, qui vient de s'engager au début du mois de février 2020 à commander 100 000 véhicules de livraison électriques, pour contribuer au zéro carbone net d'ici 2040. Bonne nouvelle masquant que la voiture électrique n'est pas neutre environnementalement et surtout qu'Amazon livre 2,5 milliards de colis chaque année (au bilan carbone peu reluisant) et en détruit chaque année des millions pour assurer la performance de son service à flux tendu avec des coûts de stockage minimaux.

Nous refusons de jouer à « Demain » [13] pour promouvoir des messages écologiques à faible conflictualité, laissant croire qu'« Il suffirait d'un peu de bonne volonté, se changer soi pour changer le monde ».

Ce n'est pas pour autant qu'IEB ne propose plus rien mais nous nous battons avant tout pour préserver un espace de débat critique et démasquer l'invisibilisation des rapports sociaux de domination derrière les jolis discours du vivre ensemble et de la mixité sociale qui visent à imposer une paix sociale dans un contexte de destruction écologique et de précarisation sociale et économique grandissantes. ✖

1. E. CABANAS et E. ILLOUZ, *Happycratie, Comment l'industrie du bonheur a pris le contrôle de nos vies*, éd. Premier Parallèle, 2018, p. 13.
2. M. BENASAYAG, *Nouveau millénaire, Défis libertaires*, 21 janvier 2012.
3. A. VIDAL, *Égologie, écologie, individualisme et course au bonheur*, in Le Monde à l'envers, 2019, p. 42.
4. Lire le *Bruxelles en mouvements* n°303, « Au marché du logement », décembre 2019.
5. Pierre MEYNAERT, « Participation citoyenne : de l'opposition à la pacification », *Bruxelles en mouvements*, n°193, octobre 2007.
6. À ce sujet, lire : *Métro Nord : causes et conséquences d'un projet controversé*, une étude d'IEB (2019).
7. D. HARVEY, *Vers la ville entrepreunariale*, Villes contestées, p. 98.
8. M. BENASAYAG, *Du contre-pouvoir*, La Découverte, 2003, p. VIII.
9. P. PIGNARRE et I. STENGERS, *La sorcellerie capitaliste*, La Découverte, 2007, p. 40.
10. Citation de Marnix Galle (Immobel) dans l'émission Archi Urbain.
11. P. PIGNARRE et I. STENGERS, *La sorcellerie capitaliste*, La Découverte, 2007, p. 14.
12. A. VIDAL, *Égologie, écologie, individualisme et course au bonheur*, in Le Monde à l'envers, 2019, p. 32.
13. Référence au film du même nom.



LA POLITIQUE DE MOBILITÉ BRUXELLOISE À L'ÉPREUVE BUDGÉTAIRE :

BIENTÔT DES « PARTENARIATS » PUBLIC-PRIVÉ ?

Le Soir indiquait en octobre dernier que le gouvernement bruxellois avait bouclé son budget 2020 *« en mode minimaliste, renvoyant au printemps* [...] *l'exercice vérité,* [...] *qui devra trouver des marges* [...] *pour financer les (grandes) ambitions de la législature »*. En matière de transports, la « grande » ambition est la construction d'une infrastructure lourde, le métro 3 [1].

Damien Delaunois, Inter-Environnement Bruxelles

Les dépenses liées à cette nouvelle ligne, qui constituent un « investissement stratégique », le gouvernement souhaite les exclure du budget régional. Cette intention, qui doit encore recevoir l'approbation de la Commission européenne, découle de l'impossibilité pour une entité publique de procéder à des investissements substantiels [2]. Or, selon la Cour des comptes, les règles en vigueur ne permettent pas à la Région d'obtenir la souplesse des autorités européennes [3]. Enfin, les fonds apportés par Beliris, *« l'équipe fédérale au service des Bruxellois et de ses visiteurs »*, ne suffisent pas à couvrir les dépenses liées au métro. Dès lors, comment l'exécutif bruxellois pourrait-il financer ses ambitions ? Schématiquement, deux voies (non exclusives) pourraient être empruntées.

« TROUVER DES MARGES »

La première consisterait à jouer sur les dépenses et les recettes. À l'image de la première version du budget, le gouvernement pourrait réduire les dépenses allouées à d'autres politiques publiques (emploi, logement) [4]. Cela dit, on peut douter qu'il prenne le risque (ou ait l'audace) de financer entièrement le métro sur des baisses de dépenses de l'ordre de 8 % du budget total de la Région [5]. Quant aux recettes, elles pourraient provenir de la tarification kilométrique évoquée dans la déclaration gouvernementale. On en sait cependant peu sur le coût et les retombées potentielles du dispositif. Sans compter les incertitudes qui pèsent sur sa mise en place, due entre autres à la réticence des autres Régions.

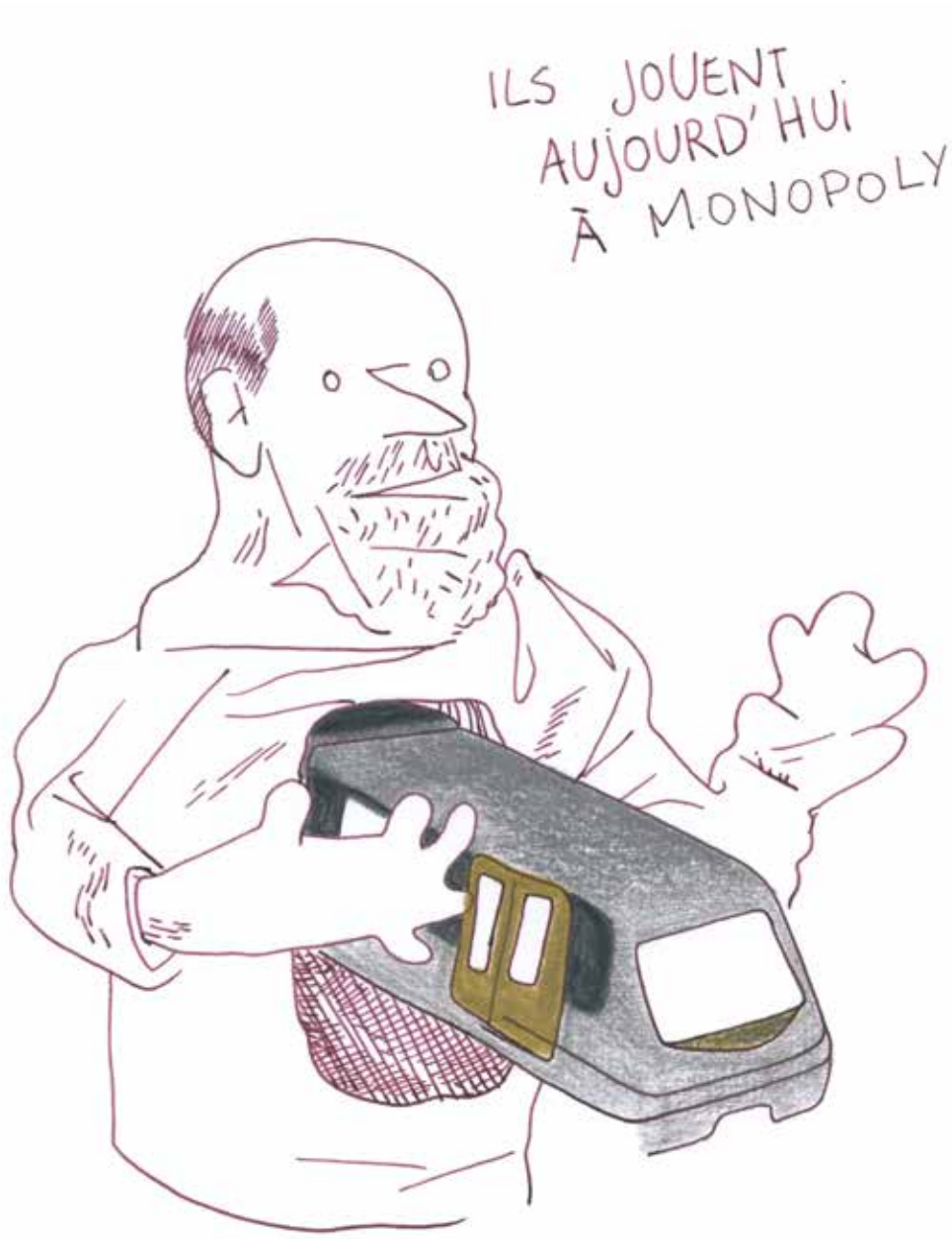
Bref, si la voie consistant à *« trouver des marges »* semble plausible, elle n'en paraît pas moins improbable. D'autant plus si l'obsession pour le métro continue à irriguer les réflexions relatives aux transports en commun. La ministre de la mobilité n'a-t-elle pas confirmé récemment que Beliris entamera bientôt l'étude socio-économique relative à l'extension du métro vers le sud (Uccle, Forest) [6] ?

« PARTENARIATS » PUBLIC-PRIVÉ ET FONDS D'INVESTISSEMENT EN INFRASTRUCTURES

Cette considération appelle une analyse de la seconde voie pour financer le métro : solliciter des capitaux issus du privé. Analyse d'autant plus pertinente que plusieurs « partenariats » public-privé (PPP) ont été conclus récemment dans le champ des transports : tram à Liège, dépôt de tram et infrastructures routières à Gand. Du reste, on a pu lire dans *Good Move* (projet de plan régional de mobilité) que des *« possibilités de co-financement avec le secteur privé »* seraient envisagées. Le gouvernement fédéral, quant à lui, *recommande* de mobiliser des fonds privés à travers son *Pacte national pour les investissements stratégiques*.

Ce plan, initié par l'ex Premier ministre Charles Michel et essentiellement encadré par des membres du patronat, constitue une *« initiative visant à fédérer tous les acteurs de l'investissement en Belgique autour d'une vision commune à l'horizon 2030 »*. Il prévoit d'injecter plus ou moins 150 milliards d'euros dans six secteurs : numérique, cybersécurité, éducation, soins de santé, énergie et mobilité [7]. Pour financer le Pacte, ses auteurs appellent notamment à systématiser le recours aux « partenariats » public-privé, envisagés tant pour les autoroutes que pour le métro.

S'engager dans un seul projet à la fois présenterait cependant l'inconvénient d'exiger du secteur privé *« un investissement important en termes de temps d'analyse et de préparation »*. Autrement dit, participer à des PPP « au coup par coup » serait trop risqué pour les investisseurs [8]. Pour surmonter cet obstacle, il est proposé de mettre sur pied des fonds d'investissement en infrastructures. Parce qu'elles permettent d'investir simultanément dans plusieurs PPP, ces entités déchargent le secteur privé d'évaluer les risques liés à chaque projet spécifique. Diversifier les débouchés d'investissement permettrait en outre d'*« élargir la* ➡



gamme des acteurs susceptibles de participer» au financement d'infrastructures.

Il n'aura pas fallu longtemps pour passer de la théorie à la pratique. En février dernier, à l'initiative de la Société fédérale de participations et d'investissement et d'entreprises privées (AG Insurance et Synatom), était fondée *The Belgian Infrastructure Fund* [9]. Cette société anonyme *«a pour objet l'investissement, au sens le plus large, dans différents domaines de l'infrastructure»*, tant en Belgique qu'au sein de l'Espace Économique Européen. Concrètement, elle est habilitée par ses statuts à effectuer les missions suivantes : prise de participation dans des entreprises, consentement de prêt, levée de fonds, gestion d'un patrimoine mobilier ou immobilier (coté ou non), gestion de relation avec les investisseurs.

Du côté de ces derniers (banques, assurances, fonds de pension, voire particuliers très fortunés), l'engouement pour le financement d'infrastructures peut s'expliquer par le fait que les gains en capital, en plus d'être plus facilement prévisibles que ceux générés par d'autres produits financiers, auraient tendance à être peu sensibles à la conjoncture économique et à la volatilité boursière [10]. De plus, ordonner ces investissements via des fonds permet aux détenteurs d'actifs de diversifier leur portefeuille, comme l'indique explicitement l'extrait du *Pacte national pour les investissements stratégiques*.

Au regard du contexte économique, cette diversification sécurise doublement les détenteurs de capitaux. D'une part, parce que les taux d'intérêt sont très faibles, il est peu (voire pas) profitable de prêter des capitaux. Conclure un PPP assure potentiellement un rendement supérieur à l'investissement, qui est du reste garanti sur le long terme par l'État. D'autre part, la perspective d'une crise économique, que prédisent tant des spéculateurs que des économistes critiques, n'est probablement pas étrangère à l'intérêt du privé pour ce type d'investissement. Pour le dire vite : les infrastructures constituent une «valeur refuge».

Quant aux pouvoirs publics, s'engager dans un éventail de PPP financés par des fonds d'investissement répond à deux contraintes, à replacer dans un contexte d'augmentation des flux (personnes et marchandises). La première renvoie à la nécessité d'assurer la pérennité des réseaux de transport, qui constituent avec d'autres infrastructures le squelette physique de l'économie. La deuxième fait référence à l'étau budgétaire qui empêche, on l'a dit, des investissements publics substantiels. Or, le *Pacte national pour les investissements stratégiques* semble nourrir l'espoir que les montages financiers à la disposition des fonds d'investissement permettront aux entités publiques de déployer des capitaux sans influencer leur niveau d'endettement [11].

Au regard du contexte économique, cette diversification sécurise doublement les détenteurs de capitaux.

EN FINIR AVEC LA FOLIE DES GRANDEURS

Au-delà de l'état réel des caisses bruxelloises, si l'idée est de financer le métro sur fonds publics, on ne voit pas trop sur quelle base les autorités européennes accéderont à la demande de souplesse budgétaire portée par la Région. Et pas seulement en raison de l'*«état actuel des règles européennes»* (Cour des comptes). Pourquoi la Commission reviendrait-elle sur la trajectoire que suivent les normes européennes en matière économique, qui visent l'ouverture des marchés nationaux (dont ceux des transports) ? On peine en effet à identifier des tendances suffisamment contraires à cette trajectoire – mais nous ne demandons qu'à être démentis.

Quoi qu'il en soit, le gouvernement méconnaîtrait-il qu'en théorie l'exclusion de certaines dépenses du budget *impliquera* des financements externes, qui ne constitueront pas une «possibilité» (Good Move) mais bien une contrainte ? Les règles applicables aux «partenariats» public-privé sont pourtant claires : la débudgétisation n'est possible que si l'entité publique qui la sollicite ne supporte pas la majorité du risque financier lié à un projet donné. Bref, débudgétiser une dépense implique de privatiser son financement, au moins en partie.

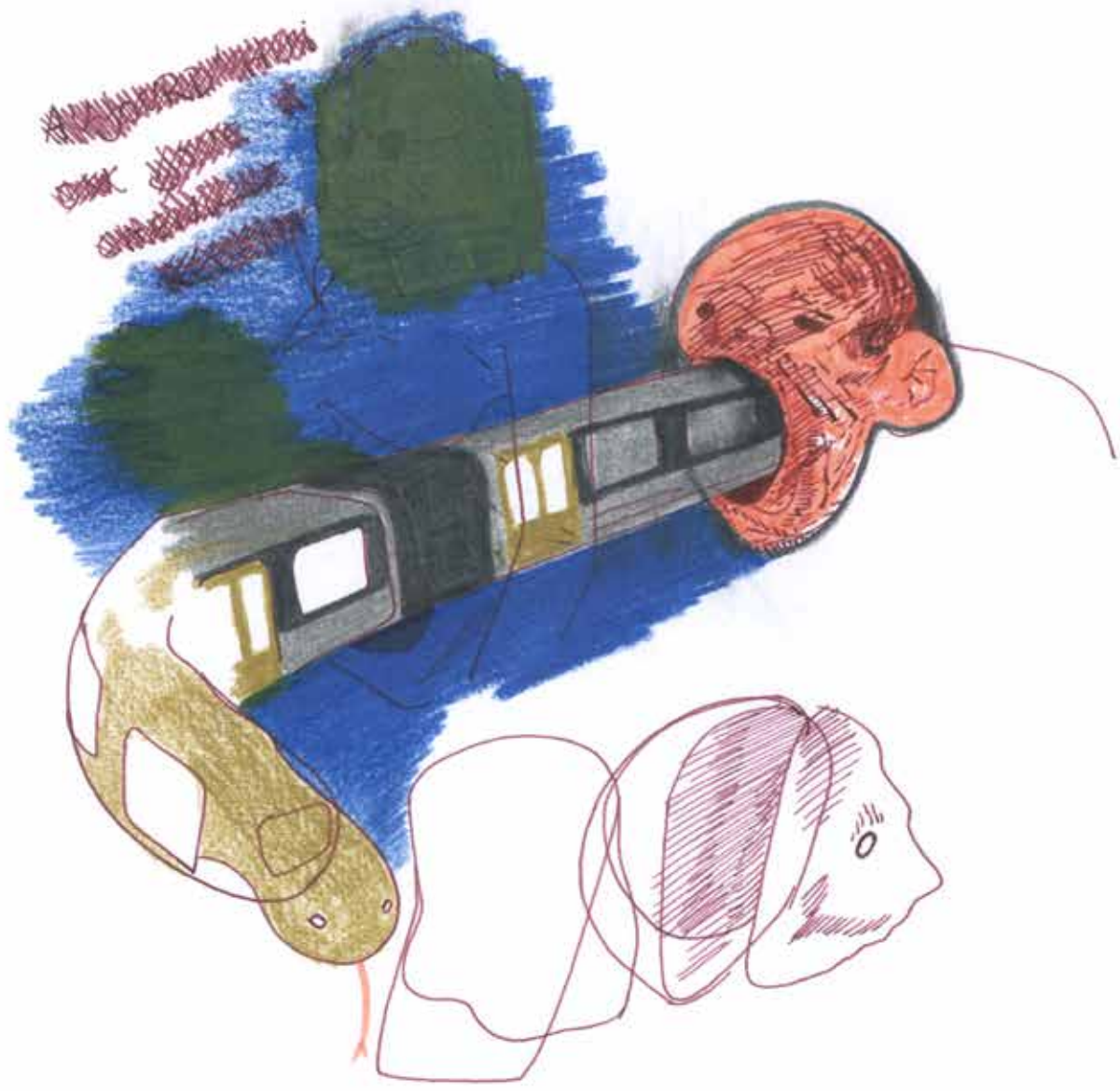
Même si des capitaux devaient être apportés par la Banque européenne d'investissement (BEI), il convient de rappeler qu'ils sont conçus comme des *«effets de signal»*, c'est-à-dire des garanties publiques visant à inciter le secteur privé à mettre la main à la poche. Ce qu'illustre le projet d'extension du périphérique à Anvers. Suite au versement de la première tranche d'un prêt d'un milliard d'euros, la ministre flamande de la mobilité ne s'est-elle pas réjouie que *«les conditions avantageuses offertes par la BEI permettront de convaincre d'autres investisseurs de soutenir le projet»* ?

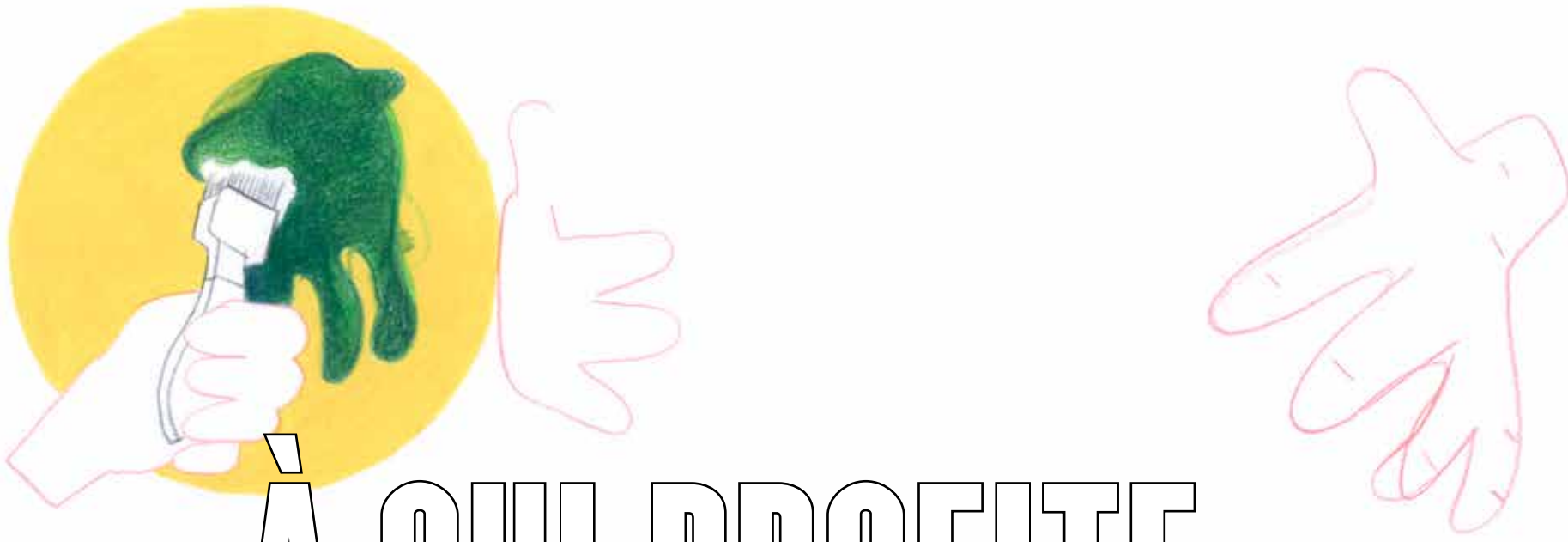
Revenons au métro bruxellois. Pourquoi vouloir construire une infrastructure coûteuse [12] alors que les perspectives financières de la Région ne sont pas rassurantes et qu'on ne voit pas ce qui pourrait desserrer la «discipline» budgétaire prévue par les textes européens ? Le faisceau d'indices qui présage des «partenariats» public-privé semble autoriser l'hypothèse suivante : construire des infrastructures impayables alors que les caisses sont vides, c'est une manière d'assurer un débouché aux capitaux privés. Inversement, l'hypothèse fournit une explication *supplémentaire* [13] à la réticence à mailler le territoire d'infrastructures légères comme le tram, à l'instar de ce proposait la *Cityvision* [14]. Un tel choix, immensément moins coûteux, réduirait drastiquement (voire complètement) le besoin de recourir au financement privé. À ce titre, il contredirait la visée des normes européennes (ouvrir les marchés, c'est-à-dire y faire affluer des capitaux) et les recommandations issues du Pacte fédéral sur les investissements stratégiques (systématiser les «partenariats» public-privé). Sans compter qu'il contrarierait la convoitise de ceux qui se réjouissent à l'idée de tirer une rente de nos réseaux de transport, voire de les posséder [15].

Il va de soi que cette analyse appelle des réalisations concrètes pour être validée. Les perspectives qu'elle dégage autorisent néanmoins à formuler pour la mobilité bruxelloise une problématique souvent appliquée à la politique régionale en matière foncière et immobilière : dans quelle mesure nos réseaux de transport seront-ils conçus comme un moyen d'attirer des investisseurs ? Ou, si vous préférez : à quel point les réseaux de transport constitueront-ils un «levier» de la politique d' «attractivité territoriale» ? ✖

1. La liste des sources est disponible à l'adresse suivante : https://www.ieb.be/La-politique-de-mobilite-bruxelloise-a-l-epreuve-budgetaire-bientot-des
2. En plus du corset budgétaire (notamment « les critères de convergence » du Traité de Maastricht) qui détermine les seuils d'endettement à ne pas franchir, leur déclinaison comptable (les normes SEC 2010) impose qu'une dépense d'investissement soit intégralement inscrite dans le budget de l'année où elle est engagée.
3. Il est cependant possible que les « règles en vigueur » évoquées par la Cour des comptes évoluent prochainement : la Commission européenne a récemment lancé un *« débat sur la révision des règles budgétaires »* et aurait pour intention, entre autres, de proposer aux États d'exclure les investissements « verts » de leur budget (Le Soir, 5/2/2020). Reste à voir si les dépenses induites par le métro seront qualifiées de « vertes ». *Cf.* note 12.
4. Cet arbitrage budgétaire a été explicité récemment : *« J'aimerais investir autant dans le logement [que dans la mobilité], mais nous avons pris des engagements – principalement pour notre réseau de transport en commun – qui nécessitent des montants considérables »* (Rudi Vervoort, Commission des finances et des affaires générales, 3 février 2020). Notons que l'ajustement budgétaire définitif ne devrait être connu qu'en mai, toujours selon le Ministre-Président.
5. Selon les chiffres avancés en novembre 2019 en commission de mobilité, ce sont plus ou moins 470 millions d'euros que le gouvernement aimerait débudgétiser en 2020.
6. En plus du métro sud, rappelons que la construction d'un métro en seconde couronne, à l'est, était déjà évoquée dans Iris II, le plan régional de mobilité antérieur à *Good Move*. Et le gouvernement a exprimé dans sa déclaration de politique générale l'intention de densifier cette portion de la région.
7. Le Pacte, dont les recommandations ont été rendues publiques en juin 2018, s'inscrit dans la lignée du *Plan d'investissement pour l'Europe* (2014), qui visait initialement à atteindre 315 milliards d'investissement en Union européenne à l'horizon 2030. Encadrés par le président de la Fédération des entreprises de Belgique, plusieurs patrons ont participé à son élaboration, notamment les CEO de Proximus et de Sioen Industries (textile et chimie fine), ainsi que l'ancien CEO de GlaxoSmithKline (pharmacie). Le directeur de Google Belgique a participé au groupe thématique « numérique ». Nulle trace de l'autre « partenaire social » (les syndicats) qui selon le CEO de Crop's (alimentation) n'aurait pas souhaité se joindre à la démarche. Enfin, à en juger par le nombre (très) limité de documents relatifs au Pacte qui en émanent, le parlement fédéral semble avoir endossé un rôle essentiellement consultatif.
8. Bien que les PPP soient présentés comme trop exigeants, le marché belge en la matière est en expansion depuis 2016.
9. Parmi les premiers administrateurs du fonds d'investissement figure William Van Impe, professeur d'université en mécanique des sols et ingénierie géotechnique. Indice supplémentaire de la préférence accordée aux infrastructures souterraines ?
10. Du moins pour les fonds d'investissement non cotés en bourse, ce qui est le cas (pour l'instant) de *The Belgian Infrastructure Fund*. Cela dit, le fait qu'un fonds ne soit pas côté n'empêche aucunement que les actifs qu'il détient ne fassent l'objet d'une titrisation. La titrisation renvoie à la transformation d'un actif financier (ex. un prêt) en un produit financier qui sera émis sur le marché des capitaux.
11. Comme toute entreprise, un fonds d'investissement peut fonder une société tierce (appelée fonds commun de créances ou *special purpose vehicle*) afin d'« externaliser » certains investissements et opérations financières. L'avantage est qu'une partie des activités du fonds n'apparaissent pas dans son bilan comptable. Anecdote : c'est ce genre d'organes ad hoc qui a permis à Enron de masquer l'état réel de ses comptes, qui, une fois dévoilés, ont mené à la faillite de l'entreprise.
12. Sans compter son « coût environnemental » exorbitant. *Cf.* notre publication *Métro 3, pourquoi ?*
13. D'autres facteurs, qui préexistaient à la réflexion sur les investissements stratégiques, jouent un rôle dans la réticence à généraliser le tram. Ils renvoient aux arbitrages qu'une généralisation du tram implique, notamment au sujet de la navette, des voitures de sociétés et, plus globalement, de la place accordée aux différents modes de transports (« les conflits d'usage »). Sans compter les arbitrages entre la Région et les communes. De ce point de vue, le métro présente l'avantage d'esquiver ces arbitrages et donc les conflits.
14. La Cityvision (2009) proposait de construire 55 km de voies ferrées afin d'atteindre un maillage très fin du territoire, pour un montant de 600 millions d'euros (soit plus ou moins 715 millions d'aujourd'hui). Le métro 3, alors qu'il ne prévoit que sept stations situées dans le quadrant nord-est de la région, devrait coûter quasiment 2 milliards. Au regard de la note précédente, ne pourrait-on pas dire qu'un projet coûteux financièrement a été préféré à une planification coûteuse politiquement ?
15. Lors d'une audition parlementaire relative au Pacte national pour les investissements stratégiques, le président de la Fédération des entreprises de Belgique a affirmé que *« les pouvoirs publics* [devaient] *accepter l'idée d'une copropriété »* – sans préciser, cela dit, à quels « actifs » publics il faisait référence.

Construire des infrastructures impayables alors que les caisses sont vides, c'est une manière d'assurer un débouché aux capitaux privés.





À QUI PROFITE LE GREEN ?

Couronné par de nombreux prix internationaux, le projet « Tivoli » de CityDev ne se contente pas d'être un projet « exemplaire », il est également pédagogique et instructif. En effet, pour une partie de ses habitants il aura été l'occasion de découvrir en pratique ce que signifient des mots parfois flous (*Greenwashing*, *Partenariat Public-Privé*…) et, par la force des choses, ils en sont désormais bien au fait.

Sarah De Laet, Inter-Environnement Bruxelles

Tivoli GreenCity, c'est un nouveau quartier situé entre le canal et la place Bockstael ; 397 logements sortis de terre en quelques années, 271 primo-acquéreurs, et 126 logements sociaux. Des appartements achetés sur plan, un projet ultra Green : bâtiments passifs, serre sur un toit, station d'épuration des eaux grises intégrée, chaufferie centrale avec système de cogénération et panneaux solaires. Ça, c'est pour le côté face.

Côté pile, c'est également une nouvelle échelle de développement pour CityDev, un projet phare, des partenariats publics privés, un étrange montage de « Tiers Investisseur », une plateforme numérique obligatoire payée rubis sur ongle. À qui profite ces choix et méthodes ? En quoi interrogent-ils ce projet immobilier, présenté comme « un exemple de participation ? »

QUAND ON TOMBE SUR LE POT AUX ROSES

Pour les futurs acheteurs, l'histoire commence aux premières réunions de copropriété. Ils découvrent notamment que les panneaux solaires qu'ils pensaient avoir achetés ne leur appartiennent pas mais ont été vendus à un fonds d'investissement dont le nom n'avait pas été évoqué auparavant : *WattMatters*. Le budget prévisionnel des charges communes étonne également : c'est qu'on y retrouve des dépenses pour des éléments jamais mentionnés dans le contrat d'achat, comme une « plateforme numérique » : *« Nous avons été très surpris en découvrant les documents en Assemblée Générale : nous avons découvert un budget comprenant plein de frais dont nous n'avions jamais entendu parler »*.

TIERS INVESTISSEUR

Si les panneaux solaires n'appartiennent aux propriétaires des appartements, c'est parce que le promoteur a fait appel à un Tiers Investisseur pour les financer. Le principe du Tiers Investisseur est le suivant : vous n'avez pas l'argent pour équiper votre habitation de panneaux solaires ? Vous pouvez faire appel à un fonds d'investissement (le Tiers Investisseur) qui se charge pour vous du paiement, du placement et de la gestion du parc de panneaux solaires. En échange, cette société se rémunère en recevant à votre place les certificats verts [1] et revend à son compte, sur le marché, l'électricité non utilisée par les habitants. Si ce deal paraît avantageux pour le propriétaire, cette solution implique en moyenne un surcoût de 30 % comparé à un achat direct [2], sur lequel seraient retouchés les certificats verts. En réalité, l'unique avantage est de ne pas devoir débourser plusieurs milliers d'euros en une fois ou de devoir recourir à un emprunt.

C'est cette solution qui a été choisie pour *Tivoli GreenCity* : les panneaux n'ont pas été vendus aux propriétaires, mais à un Tiers Investisseur, *WattMatters*. Cet arrangement a très peu de sens : pourquoi le promoteur, qui s'est chargé de l'installation, n'a-t-il pas revendu directement les panneaux solaires aux propriétaires ? En plus de bénéficier des certificats verts, ces derniers auraient pu revendre l'électricité excédentaire afin d'amortir l'investissement. Le choix de recourir à un Tiers Investisseur est d'autant plus étonnant aux yeux des premiers intéressés que les taux d'emprunt bancaire sont faibles. Au total, le surcoût à charge des copropriétaires, évalué par le comité de quartier, serait de 200 000 €. Une partie de ce surcoût est imputable à la perte des certificats verts, l'autre au versement de dividendes aux actionnaires de *WattMatters*. Une telle somme aurait pu être consacrée par les copropriétés à la mise en place de projets collectifs de quartier.

PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ : CIRCULEZ, Y A RIEN À VOIR

En réalité, cette situation ne serait pas étonnante dans le cas d'un projet porté par un promoteur privé. Ce qui participe de la surprise, c'est que les acheteurs pensaient traiter avec une entreprise publique, censée œuvrer dans l'intérêt de la collectivité, ou *a minima* dans son propre intérêt.

C'est la construction d'un projet en partenariat public-privé qui permet de telles procédures. Dans un article paru en 2014 dans *Bruxelles en mouvements* [3], IEB pointait déjà le caractère problématique d'un recours systématique aux partenariats public-privé, qui tient au nombre restreint d'acteurs avec lesquels CityDev travaille, sans compter l'avantage colossal qu'un projet impliquant la structure publique représente pour les « partenaires » privés. Si les acquéreurs pensaient acheter auprès de CityDev, c'est avec le promoteur qu'ils traitent. Et Parbam, le consortium de promoteurs rassemblés dans le projet *Tivoli GreenCity*, poursuit comme tout acteur privé des objectifs précis, et étrangers aux intérêts des habitants : réduire les risques et maximiser les profits.

Dès lors, avec un contrat d'achat aussi complexe que celui signé par les propriétaires, et des négociations faites en amont entre CityDev et le promoteur, l'impression pour les propriétaires de s'être fait « plumer » n'est pas sans laisser un

Pourquoi le promoteur, qui s'est chargé de l'installation, n'a-t-il pas revendu directement les panneaux solaires aux propriétaires ?

goût amer. Ils ont certes acheté leur bien 30 % moins cher que le prix du marché, mais pour certains, « acheter » au public présentait également une garantie de « bon traitement », de comportement exemplaire.

Une petite anecdote permet de se rendre compte des libertés que s'octroient les partenaires privés sur ce projet : le promoteur, par le biais du syndic de copropriété, a fait introduire en Assemblée Générale le paiement d'une plateforme numérique de partage de services et de monitoring des consommations énergétiques des habitants. Un paiement de 5 € mensuels par ménage… soit 24 000 € par an. Manque de chance, parmi les futurs acquéreurs se trouve un développeur informatique, qui se montre assez formel : cette somme est beaucoup trop élevée. D'autant plus que cette plateforme a un intérêt direct pour le promoteur : il pourra ensuite la revendre ou en faire usage pour d'autres projets (100 % privés cette fois) et elle lui permettra d'obtenir de précieuses données sur la consommation des futurs habitants, l'efficacité énergétique de ses constructions et l'exploitation de ses projets. N'est-il pas problématique de faire reposer une partie des coûts de développement d'un produit commercial sur les habitants de *Tivoli GreenCity*, qui plus est sans leur consentement ?

> *« À chaque étape du projet (depuis la vente, aux assemblées générales et dans les interactions avec CityDev), nous posons des questions mais n'obtenons jamais de réponse. CityDev n'est pas transparent et le processus n'est pas inclusif. Lorsque nous votons contre les budgets optionnels comme la plateforme numérique, CityDev et le promoteur, avec la collaboration du syndic, nous mettent la pression en Assemblée Générale. Ils disent qu'ils ont déjà beaucoup investi dans le développement (de cette plateforme) et que nous devons la voter dans le budget. Cette pression a atteint son paroxysme lorsque Benjamin Cadranel, Administrateur Général de CityDev, s'invite en Assemblée Générale pour nous reprocher, sur un ton paternaliste, de trop leur mettre la pression alors que nous devrions nous estimer heureux de notre achat subventionné… et voter pour les budgets proposés. »*

LAISSEZ FAIRE LES PROFESSIONNELS

Des surprises du même ordre et des questions sans réponse se sont enchaînées au cours des mois : *« sur un budget annuel total de +/- 110 000 € par lot, le syndic se donnait mandat pour allouer lui même, sans mise en concurrence préalable, 33 000 € destinés à des contrats d'entretien ou d'assurance avec des sociétés lui appartenant. Devant cette situation, on a décidé de se mobiliser tous ensemble »*. Tant et si bien que n'obtenant pas de réponses satisfaisantes lors des AG de copropriété, une rencontre avec CityDev a été organisée suite à une lettre de mécontentement signée par plus de 80 propriétaires.

> *« À l'occasion de cette rencontre, CityDev a pris la liberté d'inviter le promoteur (Parbam) et le syndic (Syncura). Nous sommes venus avec des questions précises sur les modes de gestion du projet, la responsabilité de CityDev dans la régulation d'un tel projet et la protection des citoyens, futurs propriétaires. Cette rencontre n'a apporté aucune réponse concrète – pire : CityDev et ses deux partenaires n'ont cessé de nous implorer de "les juger sur leurs intentions", alors que depuis le début du projet, nous voyons que nous sommes l'objet d'abus tant au niveau du promoteur, que du syndic, ou des autres acteurs intervenant dans le projet. »*

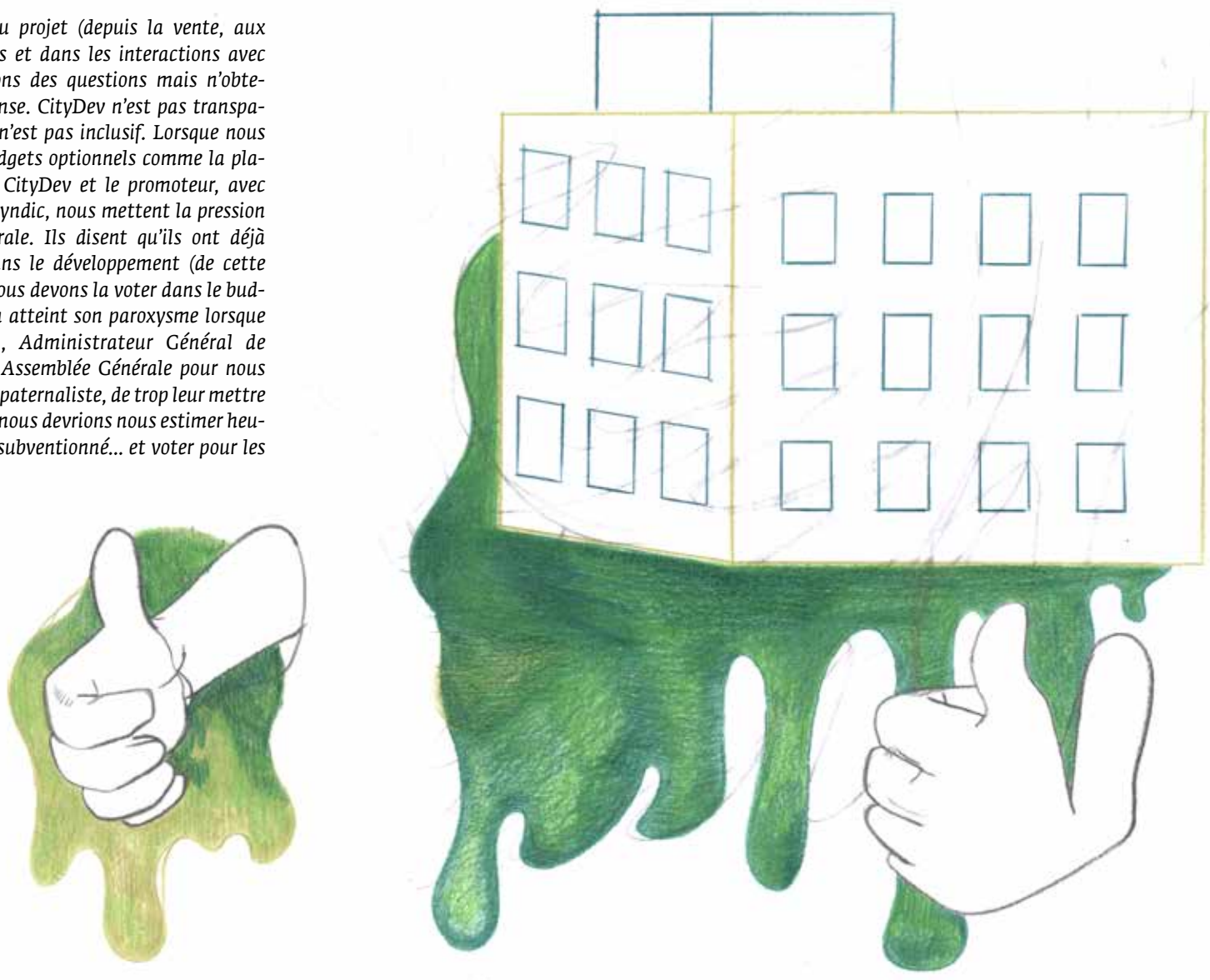
À QUI PROFITE LE GREEN ?

Tivoli GreenCity est certainement un projet ambitieux, tant sur le plan urbanistique (la création d'un nouveau quartier durable bruxellois) que sur le plan environnemental. Mais il est également exemplatif de ce que représente, pour le secteur privé, la « transition écologique » ou la promotion de la *smart city* [4] : un nouveau marché. Que ce soit sur base des subsides (certificats verts), de contrats bétonnés, de négociations opaques, ou simplement de passages en force, de nombreux acteurs ont et vont générer des plus-values importantes sur ce projet… et sur le dos, donc, des propriétaires/citoyens. La communication « green » et « smart » qui a été faite auprès des acquéreurs est séduisante et répond sans doute pour partie aux inquiétudes croissantes de nombreux habitants : comment habiter sans trop polluer ? Loin de fermer les yeux et de se contenter du discours, ceux-ci se sont mis à creuser. Ils ont cherché à comprendre ce qui était à l'œuvre, et pour les habitants qui forment aujourd'hui le comité de quartier « Green Tivoli » une chose est claire :

> *« Les acteurs privés se comportent comme des rapaces qui voltigent autour de nous et attendent d'avoir le champ libre pour nous tomber dessus et se servir dans nos poches. » ;*
> *« Ce que l'on souhaite aujourd'hui, c'est que cela ne puisse plus se produire à l'avenir et que les acteurs publics se comportent de manière respectueuse et transparente vis-à-vis des citoyens, et mettent en place les garde-fous nécessaires pour protéger leurs intérêts. »*

« VOUS DEVRIEZ DÉJÀ ÊTRE CONTENT », QUAND LA PARTICIPATION N'EST QU'UNE FAÇADE

Outre les effets d'aubaine que représentent les projets CityDev pour les acteurs privés, un autre élément problématique peut être relevé : le décalage entre la communication relative au projet comme étant « un exemple de participation » et la réalité. S'il est difficile de cerner objectivement ce que recouvre le terme de « participation » tant il est flou, le traitement reçu par les habitants lorsqu'ils ont commencé à poser « trop » de questions peut, quant à lui, être raconté. Précisément, les habitants qui souhaitaient rencontrer CityDev pour comprendre les choix posés en termes d'énergie, de tiers investisseur, mais aussi de plateforme numérique ont finalement ➡



été reçus par CityDev et… Parbam (le promoteur). Une rencontre compliquée puisque les habitants entendaient questionner CityDev sur le bien-fondé de certains choix impliquant le promoteur… et ce devant ce dernier. Bilan des courses : des réponses vagues, démontrant un faible niveau d'écoute et de compréhension des problèmes soulevés et, surtout, une alliance claire entre Parbam et CityDev.

Un exemple ? La date de livraison des appartements prévue a varié de nombreuses fois et certains étaient prêts plus tôt que prévu. Ce n'est pas en soi une situation rare, mais elle implique ici des habitants qui étaient tous locataires, et donc tenus par les obligations de leur bail. La fourchette des dates annoncées dépassait les fameux trois mois au bout desquels il est possible de partir sans perdre d'argent. Conséquence : un double loyer pour de nombreux ménages. Situation à laquelle le promoteur à répondu de la manière suivante :

> *« En ce qui concerne le délai de livraison des appartements : le délai contractuel de livraison des appartements est au plus tôt le 21 octobre 2019.* […] *Toutefois, et ce malgré l'ampleur du projet, nous n'accusons aucun retard. Au contraire, nous sommes même bien à l'avance.* […] *Le planning actuel prévoit que tous les appartements seront livrés avant la mi-juin 2019. Il n'est donc nullement justifié de se plaindre de frais de double paiement ou autre alors que nous sommes en avance de plusieurs mois sur le planning. »*

On comprend que le promoteur et les habitants n'aient pas les mêmes intérêts, les réponses du premier montrent qu'ils ne partagent pas la réalité des futurs habitants. Cependant, cette réponse est cosignée par CityDev. Et CityDev est un organisme public.

CE QUE LES OBJECTIFS CHIFFRÉS ET LES PPP FONT D'UN PROJET

Face aux promesses « d'inclusion », de « participation » et de « mixité sociale », certains habitants ont réellement pensé qu'ils pourraient donner leur avis et qu'il serait écouté, non pas poliment, mais véritablement pris en compte.

Et puisque CityDev est officiellement un producteur de « logement public », on pourrait légitimement attendre de l'organisme qu'il œuvre plus dans l'intérêt des futurs habitants que dans celui du promoteur. Nous ne soutenons pas ici que CityDev travaille à enrichir les promoteurs privés, nous disons simplement que le recours systématique à des partenariats publics-privés d'une telle envergure fait entrer des intérêts divergents dans des projets publics. *In fine*, l'intérêt des habitants tend à s'effacer devant un autre objectif : faire une belle image et du chiffre. Une image lisse, un projet parfait, et un nombre important de logements du côté de l'institution publique. Un bénéfice du côté du privé. Paradoxalement, avec toutes ces mobilisations, et avant même d'entrer dans leurs appartements, les futurs habitants de Tivoli seront déjà incroyablement soudés et engagés les uns vis-à-vis des autres. Peut-être est-ce là *l'innovation participative* la plus marquante de ce projet ? ✖

SOUTENIR L'ACCÈS À LA PROPRIÉTÉ

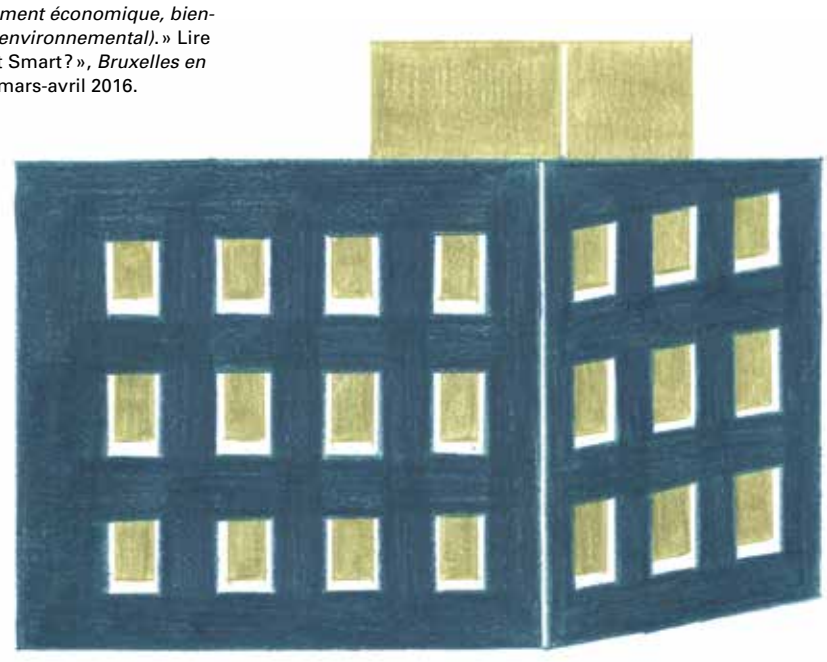
Un peu d'histoire. Au XIXe siècle, et à nouveau après la deuxième guerre mondiale, les partis politiques belges ont fait le choix de soutenir la propriété privée plutôt que le logement social et public. Ce choix ne s'est pas fait par hasard et ne fut pas sans conséquences. En effet, l'accès à la propriété privée a fait adhérer la classe ouvrière aux valeurs de l'économie de marché[1] : en devenant propriétaires, et donc détenteurs d'un capital immobilier, les ménages s'inquiétèrent de la valeur et de la dégradation de leur bien. Ils s'inquiétèrent de la stabilité du marché. Ne vous y trompez pas, les choses n'ont pas changé. Comme le disait Guy Vanhengel, ministre bruxellois des finances en 2006 lors d'une séance plénière du parlement régional : « Le fait que le gouvernement fasse l'impossible pour inciter les Bruxellois à devenir propriétaires de leur logement […] est une forme de ce que je pourrais appeler "l'incitation au capitalisme populaire" ».

Citydev et l'accès à la propriété des « classes moyennes ». Citydev.brussels, nom usuel de la Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale, poursuit deux missions : soutenir et maintenir l'activité productive en Région bruxelloise et encourager le maintien des « classes moyennes » par l'achat de biens immobiliers subventionnés. Concrètement, les ménages dans certaines conditions de revenus[2] ont la possibilité d'acheter un logement pour un prix inférieur de 30 % à celui du marché, à condition de ne pas encore être propriétaire et d'y résider pendant 20 ans. La mise en place de ce dispositif a fait l'objet de nombreux débats[3]. Parmi les éléments pointés du doigt par plusieurs associations, dont IEB, figurait la destination de cette enveloppe budgétaire. En somme, était questionnée une politique qui consiste à utiliser de l'argent public pour construire et subsidier des appartements pour la « classe moyenne », et qui ne prévoit en outre aucun mécanisme anti-spéculatif de long terme. Au bout de vingt ans, les propriétaires sont en droit de revendre leur bien au prix du marché, ce qui leur permettra, le cas échéant, de récupérer les 30 % investis par le public et d'empocher une plus-value liée à l'augmentation des valeurs foncières/immobilières. Plus généralement, la crise du logement abordable qui frappe notre région interroge le dispositif : 44 000 ménages attendent un logement social et 180 000, soit un tiers des familles bruxelloises, y sont éligibles. Alice Romainville a montré en 2010 que les acquéreurs de biens subventionnés (CityDev, Fonds du logement) étaient majoritairement issus des classes moyennes supérieures, soit une catégorie sociale qui n'a sans doute pas besoin d'aide publique pour devenir propriétaire… et qui aurait probablement consenti à un achat immobilier de toute façon. Si le projet Tivoli Green City témoigne d'une plus grande diversité parmi les acquéreurs, il demeure impossible de connaître, globalement, leur profil socio-économique, tout simplement parce qu'aucune donnée en la matière n'est communiquée par CityDev. Quoi qu'il en soit, une question demeure : est-il légitime de se limiter à financer l'accès à la propriété pour sécuriser les individus en matière d'habitat ?

1. Pierre Bourdieu, *Les structures sociales de l'économie*, Paris, Seuil, 2002.
2. Consulter les conditions de revenus : https://www.citydev.brussels/fr/conditions-et-obligations-pour-être-propriétaire
3. Alice Romainville, « À qui profitent les politiques d'aide à l'acquisition de logements à Bruxelles ? », *Brussels Studies* [en ligne], Collection générale, nº 34, mis en ligne le 25 janvier 2010.

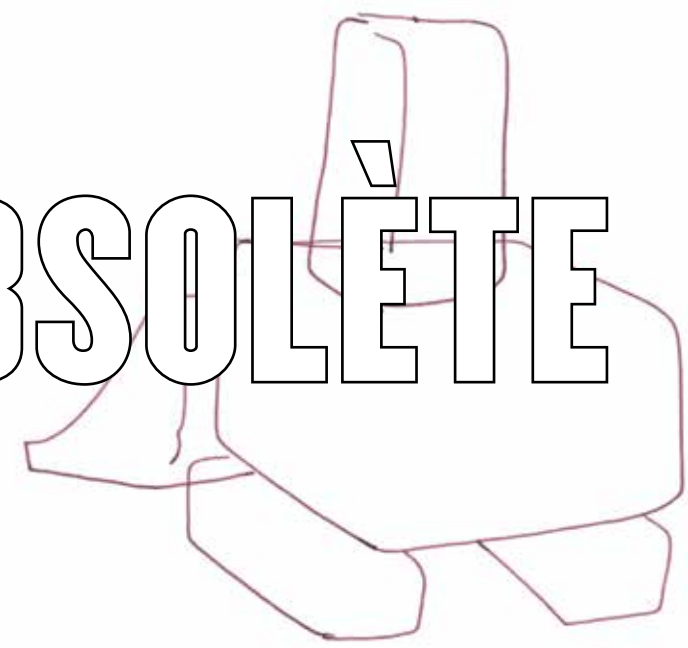
1. Subsides régionaux octroyés pour une période de 10 ans afin d'encourager l'installation de panneaux solaires.
2. https://www.test-achats.be/maison-energie/energie-renouvelable/news/photovoltaique-tiers-investisseurs-bruxelles
3. Mohamed Benzaouia et Alexandre Orban, « Les beaux pavés de notre enfer » [https://www.ieb.be/Les-beaux-paves-de-notre-enfer-20298]
4. Si la *smart city*, ou ville intelligente, ne dispose pas d'une définition partagée, le « Smart City Institute » (HEC Liège) y fait référence en tant qu'*« écosystème de parties prenantes* […] *engagé dans une stratégie de développement durable en utilisant les nouvelles technologies (TIC, ingénierie, technologies hybrid*es) comme facilitateur pour atteindre [d]es *objectifs de durabilité (développement économique, bien-être social et respect environnemental).* » Lire « Smart, vous avez dit Smart ? », *Bruxelles en mouvements*, nº281, mars-avril 2016.

Le recours systématique à des partenariats publics-privés d'une telle envergure fait entrer des intérêts divergents dans des projets publics.



UN MODÈLE AMÉRICAIN OBSOLÈTE

POUR LE PROJET MALL OF EUROPE



Mall of Europe. C'est la dénomination ambitieuse donnée au projet de plus grand centre commercial de Belgique invité à prendre place sur le plateau du Heysel dans le cadre du non moins ambitieux projet Neo. Ce produit d'investissement financier plombera pourtant inévitablement d'autres ambitions, notamment les objectifs de maîtrise d'une mobilité fossile que les autorités bruxelloises peinent à atteindre.

Thyl Van Gyzegem et Claire Scohier, Inter-Environnement Bruxelles

Le projet Neo fait l'objet de maintes critiques de divers ordres depuis plusieurs années dès lors que sa démesure gaspillera un foncier précieux de nature publique pour un projet dont on a du mal à identifier ses fonctions d'intérêt général [1]. Lors de la Commission de concertation de mars 2018 destinée à se pencher sur la délivrance des certificats d'urbanisme et d'environnement, ce ne sont pas moins de 254 remarques qui ont atterri sur le bureau de la Ville de Bruxelles pour émettre plusieurs critiques fondamentales : l'approche volontairement saucissonnée du projet (NEO 1, 2, 3…) éludant une vision d'ensemble, l'absence de besoin d'un centre commercial dans un marché déjà saturé, la déconnexion générale du projet par rapport aux besoins des habitants notamment en termes de logements accessibles et d'écoles, mais aussi le risque avéré de saturation automobile dès lors que l'étude d'incidences du projet annonce une augmentation de 50 % de la congestion dans les voiries adjacentes déjà engorgées.

> À défaut d'une localisation plus adéquate, seule une révision du projet davantage axée sur un commerce de proximité permettra un usage raisonné de la voiture.

Mauvaise nouvelle qui vient porter ombrage à la bonne nouvelle avancée par la Région bruxelloise : la tendance de la part modale de la voiture est à la baisse pour tous les déplacements internes à la Région même si cette diminution s'accompagne d'un bémol : l'augmentation des kilomètres parcourus en voiture, particulièrement pour les trajets de moins de 5 kilomètres. Pour rectifier le tir, le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) et l'avant-projet du nouveau Plan Régional de mobilité (PRM) dit « Good Move » entendent bien inverser cette tendance et limiter l'utilisation de la voiture personnelle. Pour ce faire, l'activité commerciale et le mode de déplacement de sa chalandise méritent attention. En effet, la manière dont les ambitions régionales de réduction de l'usage de la voiture doivent se traduire matériellement sur les territoires communaux débouche souvent sur un bras de fer : la limitation de la place accordée à l'automobile en voirie, et encore davantage celle du stationnement, sont souvent combattues par nombre de commerçants ou leurs représentants.

Pourtant, contrairement à une idée répandue, l'utilisation d'un véhicule personnel pour accéder aux commerces n'est pas incontournable. Une étude de Bruxelles-Mobilité de 2011 [2] s'est penchée sur les modes de transports utilisés par la clientèle de 4 noyaux commerciaux bruxellois où la chalandise est bien établie (Louise, Wayez, Dumon et Fripiers) et a permis de montrer que la part modale de la voiture est de 16,2 % en moyenne. Quant à l'échelle régionale, la part de la voiture associée à l'action de faire ses courses est de 36 % [3]. Ces taux raisonnables devraient inciter à développer les noyaux commerciaux bruxellois en veillant à leur bonne accessibilité à pied, en vélo et en transport en commun.

Le projet de centre commercial au Heysel Mall of Europe suit exactement la tendance inverse. Avec une hypothèse de part modale voiture de 59 % en semaine, reconnue par les porteurs de projet comme étant « un peu trop optimiste », et de 75 % pour les samedis, la fonction commerciale de Neo est peu compatible avec les objectifs régionaux en matière de mobilité et d'environnement. Les promoteurs se font les chantres d'un modèle commercial américain renouvelé où la visite ne saurait être restreinte à la simple fonction de « faire ses courses », mais bien à « vivre une expérience ». On ira au Mall comme on irait au parc d'attractions et l'on ira en voiture puisque l'aire de chalandise recherchée est déconnectée des besoins commerciaux locaux.

Avec l'ambition d'attirer sur le site des visiteurs à l'échelle nationale, voire internationale, à hauteur de 13 millions de visiteurs par an (soit 11 millions de plus qu'actuellement) sur un plateau du Heysel déjà saturé par l'automobile, les promoteurs du projet s'engagent effectivement à faire vivre aux riverains et aux futurs clients une sacrée expérience.

Et si modèle américain il y a, c'est celui des centres commerciaux périphériques. Preuve en est la chalandise visée par le projet avec une répartition de l'usage de la voiture de 75 % pour la Wallonie et la Flandre contre 25 % pour Bruxelles. Sur les 13,3 millions de visiteurs attendus par an, 9,6 millions sont associés à la seule fonction commerciale de Neo. À défaut d'une localisation plus adéquate, seule une révision du projet davantage axée sur un commerce de proximité permettra un usage raisonné de la voiture.

Un tel projet, si tant est que son utilité ait été démontrée, aurait dû être conçu à proximité d'une gare. Si le site de Neo est relativement bien desservi en transport en commun à Bruxelles et que son accessibilité depuis le nord de la Région est amenée à connaître une amélioration grâce au Brabantnet de De Lijn (dont une ligne de tram-bus reliera le Heysel à Zaventem en passant par les communes de Grimbergen, Vilvoorde et Machelen), ces alternatives ne suffiront pas à créer un report modal vers les transports en commun. En effet, l'étude d'incidences de la demande de certificat pour la phase 1 du projet Neo évalue celui-ci, en hypothèse maximaliste, à environ 3 %. ➡

VAGUE DE SMOG SUR MINI-EUROPE

À l'heure actuelle, la circulation aux abords du plateau du Heysel apparaît déjà comme un écheveau extrêmement complexe au vu de ses multiples fonctions de loisirs à échelle supra-locale et de sa proximité avec le Ring et l'A12. La congestion y est généralisée en heure de pointe générant des reports de circulation sur les voiries aux alentours. Le projet Neo viendra rajouter à cela 50 % de véhicules supplémentaires qui ne seront pas sans effet sur les émissions de gaz à effet de serre et de particules fines. Il faut savoir que la mobilité bruxelloise est à elle seule responsable de l'émission de 76 % des microparticules et de 55 % du dioxyde d'azote au sein de la Région tandis que la mauvaise qualité de l'air est la cause de plusieurs centaines de décès prématurés chaque année [4].

De cohérence, il n'en est pas question. On le dit et on le répète, le projet Neo est en totale inadéquation avec les différents plans stratégiques ou réglementaires de la Région en matière d'environnement. La Région bruxelloise, elle-même, mobilisait cet argument quand, en 2012, elle introduisait un recours au Conseil d'État contre le Plan Stratégique de la Flandre lequel intégrait le projet de centre commercial Uplace, situé à moins de 5 kilomètres du plateau du Heysel, et le projet d'élargissement du Ring au nord de Bruxelles. La Région pointait l'augmentation du trafic routier et l'asphyxie qui en découlerait pour la capitale.

Six ans plus tard, le projet Neo sort gagnant de la course entre les deux Régions pour être la première à ouvrir son centre commercial. Ses promoteurs n'abordent dès lors plus le projet d'élargissement du Ring comme un problème, mais comme une solution à long terme pour améliorer l'accès au Heysel.

Une solution qui implique de séparer le trafic local du trafic de transit pour fluidifier la circulation sur les tronçons concernés en créant jusqu'à 10 bandes de circulation. Cette augmentation de la surface dédiée à l'automobile ne pourra qu'enclencher un effet d'aspiration du

trafic, augmentant celui-ci d'un tiers par rapport à la situation actuelle et annulant, en quelques années seulement, les quelques gains récents obtenus pour une mobilité plus vertueuse.

La Région flamande en est consciente, même si elle a toujours eu recours aux euphémismes « d'optimisation » ou « d'amélioration » de la circulation. Elle a recentré dernièrement sa communication autour de la sécurité routière, délaissant l'argument controversé de la fluidification.

En juillet 2018, les autorités flamandes mettaient à l'enquête publique un Plan d'exécution pour le réaménagement spatial du Ring autour de Bruxelles. La commune de Bruxelles-Ville a remis un avis favorable, mais du côté de la Région, ce fut le silence radio. Hormis la présence de l'administration régionale Bruxelles-Environnement, aucune représentation du Gouvernement bruxellois ne fut assurée lors des réunions du comité d'accompagnement du Plan et aucun avis ne fut remis dans le cadre de l'enquête. Les orientations régionales de mobilité, dans le PRDD ou le nouveau PRM, sont pourtant formelles : on ne réglera pas la mobilité à Bruxelles sans une coopération entre Régions à l'échelle métropolitaine.

LES LIAISONS DANGEREUSES

Au vu de l'impossibilité de réaliser le cahier des charges de Neo 1 sans aménagements de nouvelles voiries pour canaliser le trafic, tous les espoirs se portaient vers une voirie de liaison reliant l'avenue Impératrice Charlotte à la chaussée Romaine et au Ring, voirie dont le permis fut accordé à Brussels Expo en 2016 pour la partie située sur le sol bruxellois. Reste encore à obtenir un permis pour la petite partie qui serait construite sur le sol flamand. La Région décrit cette voirie comme *« indispensable à la réalisation du programme ambitionné par le gouvernement.* [Apportant] *en effet de réelles améliorations à la saturation du réseau et* [permettant] *de maintenir des capacités utiles sur la chaussée Romaine et l'avenue Houba de Strooper »* [5].

Cet optimisme sera quelque peu relativisé quelques mois plus tard quand des études plus poussées démontreront que la voirie ne permettra qu'une légère amélioration par rapport à la situation actuelle et entraînera des taux de congestion plus importants encore sur l'avenue Houba de Strooper. Un scénario alternatif consiste alors à renvoyer artificiellement tout le trafic venant du Ring Ouest vers la voirie de liaison, et ce, au seul moyen de panneaux d'indications. Cette vue de l'esprit fait fi du trajet le plus court qui sera invariablement indiqué par les GPS sans compter que la situation restera très problématique les vendredis soirs et les samedis après-midi, moments où cette nouvelle voirie fonctionne à la limite de la saturation.

Malgré ces importants bémols, la voirie de liaison restait le seul espoir concret, à défaut de limiter drastiquement le programme immobilier envisagé sur la zone, pour apaiser la mobilité. Par ailleurs, cette voirie de liaison ne fut pas conçue à l'origine pour pallier les manquements du projet Neo. Son permis délivré en 2016 précise que celle-ci répond à une demande ancienne de l'asbl Parc des Expositions de Bruxelles qui vise à permettre à un nombre important de véhicules logistiques d'accéder au site du Palais du Heysel par le versant sud. Elle permet également de répondre aux demandes des riverains d'atténuer le trafic lié à l'acheminement dans l'avenue des Magnolias.

Si bien que le permis accordé ne concède que deux bandes aux voitures, en réservant deux pour les camions alors que le scénario alternatif impliquerait l'utilisation de deux fois deux bandes en les saturant. Il importe de savoir que 100 jours par an sont dédiés au montage ou démontage des différents salons du Parc des Expositions. Un salon comme Batibouw nécessite la circulation de 3 500 véhicules pour son démantèlement. À cela il faudrait ajouter les nombreuses liaisons nécessaires au fonctionnement du projet Neo chiffrées à 184 semi-remorques et camionnettes par jour.

> Le projet Neo est en totale inadéquation avec les différents plans stratégiques ou réglementaires de la Région en matière d'environnement.

Si aucun arbitrage entre véhicules personnels et véhicules de logistique n'est connu, il est d'ores et déjà clair que le potentiel de cette voirie comme réponse miracle aux inconvénients posés par le surdimensionnement du volet commercial de Neo est peu plausible.

En septembre 2019, la Flandre a refusé de délivrer le permis pour la partie de la voirie reliant le territoire bruxellois au Ring. Conscients de toute manière de l'insuffisance de la voirie, les auteurs de l'étude d'incidences du certificat d'urbanisme avaient pris l'initiative d'imaginer une autre solution : la création d'un nouvel accès depuis l'est et l'autoroute A12 en passant au travers du parc d'Osseghem. Cette route, qui emprunterait les avenues du Comte Moens et du Gros Tilleul, transformerait ces deux voiries locales en boulevard urbain, créant par la même occasion une barrière infranchissable entre les parcs d'Osseghem et de Laeken. Ne pouvant nier les incidences désastreuses pour la qualité de vie, de l'air et de l'environnement naturel et paysager et au vu de l'impopularité d'une telle idée, les porteurs de projet s'étaient empressés d'abandonner l'idée publiquement via la presse et par la voix de Rudi Vervoort au Parlement. Par après, la nouvelle majorité communale de la Ville de Bruxelles s'est exprimée officiellement pour confirmer qu'elle s'opposait à la création de cette nouvelle fracture urbaine.

D'autres solutions alternatives sont actuellement à l'étude pour permettre de prétendre à la viabilité de ce projet qui, ne serait-ce que du point de vue de la mobilité, nous apparaît comme appartenant à un temps révolu. Fin 2018, Philippe Close, le bourgmestre de la Ville de Bruxelles, nous assurait pour sa part que *« le tout à la voiture de 1958, c'est fini, on est passé dans un autre modèle »* [6]. Il fait pourtant partie des chevilles ouvrières qui mettent en place, sur les lieux mêmes de l'Expo 58, un monstre fonctionnaliste à peine dépoussiéré. Il suffirait de revenir à une superficie commerciale nettement plus raisonnable de l'ordre de 15 000 m² pour que le cauchemar cesse de se reproduire. Sans centre commercial démesuré, nul besoin de milliers de parkings en sous-sol, de trémies et liaisons autoroutières. ✖

1. Consultez notamment *Main basse sur le plateau du Heysel*. [https://www.ieb.be/-Main-basse-sur-le-plateau-du-Heysel-]
2. Espaces-Mobilités, *Étude de l'accessibilité des commerces dans la Région de Bruxelles-Capitale*, septembre 2011.
3. Bruxelles-Mobilité, *Les pratiques de déplacement à Bruxelles*, Cahiers de l'observatoire de la mobilité en Région Bruxelles-Capitale, 2013.
4. En RBC, environ 400 équivalents-décès pourraient être évités chaque année si une exposition chronique aux PM10 de 20µg/m³ en moyenne annuelle était respectée. Voir le RIE du PRDD, septembre 2013, p. 126.
5. Voir le RIE du projet de modification partielle du PRAS Heysel, p. 422.
6. Philippe Close : *« Le gouvernement Michel a investi moins que les autres dans la sécurité »*, V. LAMQUIN, *Le Soir*, 17/12/2018.

NÉO, SUITE D'UN FEUILLETON MOUVEMENTÉ…

Le projet Neo a démarré depuis plus de 10 ans. Sa programmation se décline en deux volets et comprend un centre commercial de 72 000 m², de l'horeca, un cinéma, un parc d'attractions, 590 logements dont seuls 15 % seront publics et 3 700 places de parkings pour Neo 1 et un centre de congrès de 5 000 places et un hôtel de 250 chambres pour Neo 2. Après le refus par l'administration flamande d'accorder le permis nécessaire pour la voirie de liaison en septembre 2019, une autre tuile tombe en octobre : une étude d'un consultant allemand conclut que si Neo doit voir le jour, il est impératif de rénover les infrastructures existantes de Brussels Expo et d'y intégrer le futur centre de congrès. Dans la foulée, Philippe Close, le bourgmestre de la ville de Bruxelles fait savoir que *« le projet de Neo 2 va être mis entre parenthèses le temps d'ouvrir tout le dossier du Heysel »*. En effet, l'opération liée au centre commercial avait initialement pour objectif de retirer une rente permettant de financer le centre de congrès, centre dont l'utilité est remise en question. Un mois plus tard, en plein salon de l'immobilier (Mapic) à Cannes, se voulant rassurant vis-à-vis des investisseurs, Ville et Région font pourtant savoir que les permis pour Neo 1 et son centre commercial sont sur le point d'être délivrés. Le message est clair : si Neo 2 est mis au frigo, Neo 1 continue. Pourtant, le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), permettant le projet, vient tout juste d'être annulé pour la deuxième fois par le Conseil d'État au regard des problèmes de mobilité engendrés par le programme de Néo. Plutôt que de remettre en question ce dernier, cela fait déjà des mois que la Région travaille sur un Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Heysel dont l'objectif est de pouvoir contourner l'avis du Conseil d'État. Suite aux interpellations parlementaires qui se multiplient pour demander une réévaluation de l'ensemble du projet et obtenir plus de transparence sur les engagements financiers pris par la Ville de Bruxelles, cette dernière organise finalement, le 27 janvier dernier, un conseil communal pour faire le point sur Neo. À la grande surprise des habitants et associations, celui-ci se tient à huis clos. Justification avancée : y étaient évoquées des clauses contractuelles qui ne pouvaient légalement être rendues publiques. Alors que le projet engage des centaines de millions d'argent public, son développement continue de se faire à l'abri du regard des habitant·es. On apprendra par la suite que la Ville devrait payer un dédit de 15 millions d'euros à ses partenaires privés si Neo 1 ne voit jamais le jour…

MOBILITÉ ET RÉSEAU :

QUEL PROJET POLITIQUE ?

Des *smart cities* aux véhicules en libre service, les nouvelles technologies ont massivement investi le champ de la mobilité. Derrière la prétendue objectivité des algorithmes se cache toutefois un projet politique de privatisation et d'individualisation des politiques de déplacement, non sans conséquences sociales et environnementales.

Thyl Van Gyzegem, Inter-Environnement Bruxelles

En 1991, au CERN [1] de Genève, cela fait déjà deux ans que le Britannique Tim Berners-Lee et le Belge Robert Cailliau travaillent sur un système d'échange d'informations qui fonctionne grâce à des liens hypertextes et au réseau internet, créé dans les années 70 pour faciliter les échanges entre chercheurs du monde entier [2]. Leur invention, nommée «World Wide Web» vise à ouvrir le réseau publiquement afin que tout un chacun puisse naviguer de lien en site web et avoir ainsi accès au plus grand réseau d'information jamais créé, libre et gratuit. Un outil d'accès à la connaissance auquel pas grand monde ne croit, y compris le CERN à l'époque, mais qui peut continuer son développement grâce à la ténacité des deux informaticiens dont l'idéal est d'établir une gigantesque bibliothèque mondiale où l'intelligence et le savoir circuleraient à la vitesse du son. Leur invention est en effet sur le point de bouleverser la société. Mais pas forcément de la manière prévue.

Au même moment, à plus de 9000 km de là, plusieurs centaines de personnes présentes à Las Vegas sont sur le point d'être soumises à une expérience mise au point par l'ingénieur informaticien Loren Carpenter [3]. Dans une salle sombre, surplombée par un écran géant, des centaines de participants recoivent une sorte de raquette de ping-pong reliée à un ordinateur dont l'une des faces est verte, l'autre rouge. Aucune instruction n'est donnée à l'assistance tandis qu'apparaît sur l'écran le jeu vidéo Pong, une version basique et virtuelle du tennis de table où deux barres latérales blanches se renvoient une balle pixelisée. Quelqu'un se rend vite compte que tourner le côté rouge de la raquette vers l'écran permet de faire monter légèrement la barre vers le haut et que le côté vert a l'effet inverse. Il ne faut alors que quelques minutes pour que l'entièreté de la salle travaille de concert, sans concertation préalable, certains montrant rouge et d'autres vert afin de positionner la barre à l'endroit exact où elle doit se trouver pour renvoyer la balle dans l'autre sens. Carpenter vient de découvrir que, grâce à la mise en réseau permise par les machines, ce qui entraînerait normalement le chaos le plus complet se transforme en un système stable capable de s'autoréguler, et ce, sans entraver la liberté d'action individuelle. Une démonstration connectée que l'instauration d'un ordre peut se faire de manière décentralisée et organique et pour les entrepreneurs de la Silicon Valley naissante, une illustration de la maxime libérale selon laquelle si chacun cherche son intérêt personnel, l'intérêt général sera atteint.

Outre le fait qu'ils témoignent des balbutiements de la mise en réseau permise par l'informatique, les deux événements précités partaient d'un même idéal : s'affranchir d'un pouvoir centralisé et du contrôle qu'il exerce sur nos vies en utilisant le réseau pour se mettre en lien les uns avec les autres et repenser les organisations collectives. Mais ils portaient également en germe des projets politiques très différents. Là où l'invention de Berners-Lee et Cailliau visait à l'émancipation par le partage et la co-création de connaissances sur un modèle de gratuité, les recherches de l'autre côté de l'Atlantique voyaient le réseau comme un moyen de créer un nouvel éco-sytème, par définition auto-régulateur, mais basé sur une conception différente de la liberté : celle d'entreprendre.

UN NOUVEL ÉCRAN

Presque 30 ans plus tard, force est de constater que l'économie de marché a relégué le projet concret et initial du web au rang d'utopie. Ce qui est devenu bien réel par contre, c'est la quantité de produits créés par certaines entreprises du numérique qui promettent de régler tous nos problèmes.

Dans cette course au progrès, il convient d'être toujours en mouvement pour rester dans le vent et d'être disruptif pour en finir avec l'ordre ancien. Cette volonté de rupture était déjà énoncée dans le spot publicitaire de lancement du premier Macintosh, qui en 1984 reprenait l'imagerie du roman de George Orwell pour ériger l'ordinateur familial comme pourfendeur de Big Brother, abolissant le totalitarisme et l'aliénation. Personnifié sous les traits d'une jeune femme athlétique au bronzage californien, l'ordinateur y brisait le télécran [4] de la police de la pensée à l'aide d'un maillet et annonçait un nouvel écran, qui à l'image du jeu vidéo de Carpenter, serait plus fun, collaboratif et innovant.

En se réinventant en entrepreneurs du numérique à l'aube des années 80, certains anciens libertaires antimilitaristes des années 60 passèrent du contre-pouvoir politique au pouvoir économique, conservant leur propension à l'hédonisme mais délaissant l'expérimentation collective au profit d'un individualisme radical. Et leur vision d'un État limité au profit de l'autorégulation par le marché se matérialisa non pas par de l'activité politique mais la production en masse d'objets et d'infrastructures permettant de donner corps à leurs idées, tout en niant être porteurs d'une idéologie.

Ainsi, loin d'avoir contribué à une décentralisation des processus de décision, en permettant une plus grande transparence et une circulation de la connaissance sur un modèle horizontal, le réseau s'est reconfiguré sur l'ancien modèle vertical du pouvoir [5]. Comme un entonnoir à la plus large cavité possible et au tube le plus fin, il est devenu le moyen pour qu'une quantité toujours plus importante d'informations et de données se retrouvent entre les mains d'oligopoles privés ayant des ambitions commerciales totalisantes sur tous les aspects de notre vie.

À cette fin, de nombreux produits sont mis sur le marché pour permettre l'extraction de données tout en proposant des solutions innovantes pour ordonner le chaos, plus particulièrement dans nos environnements urbains. Et en matière de chaos, la mobilité bruxelloise constitue un terrain propice à l'expansion…

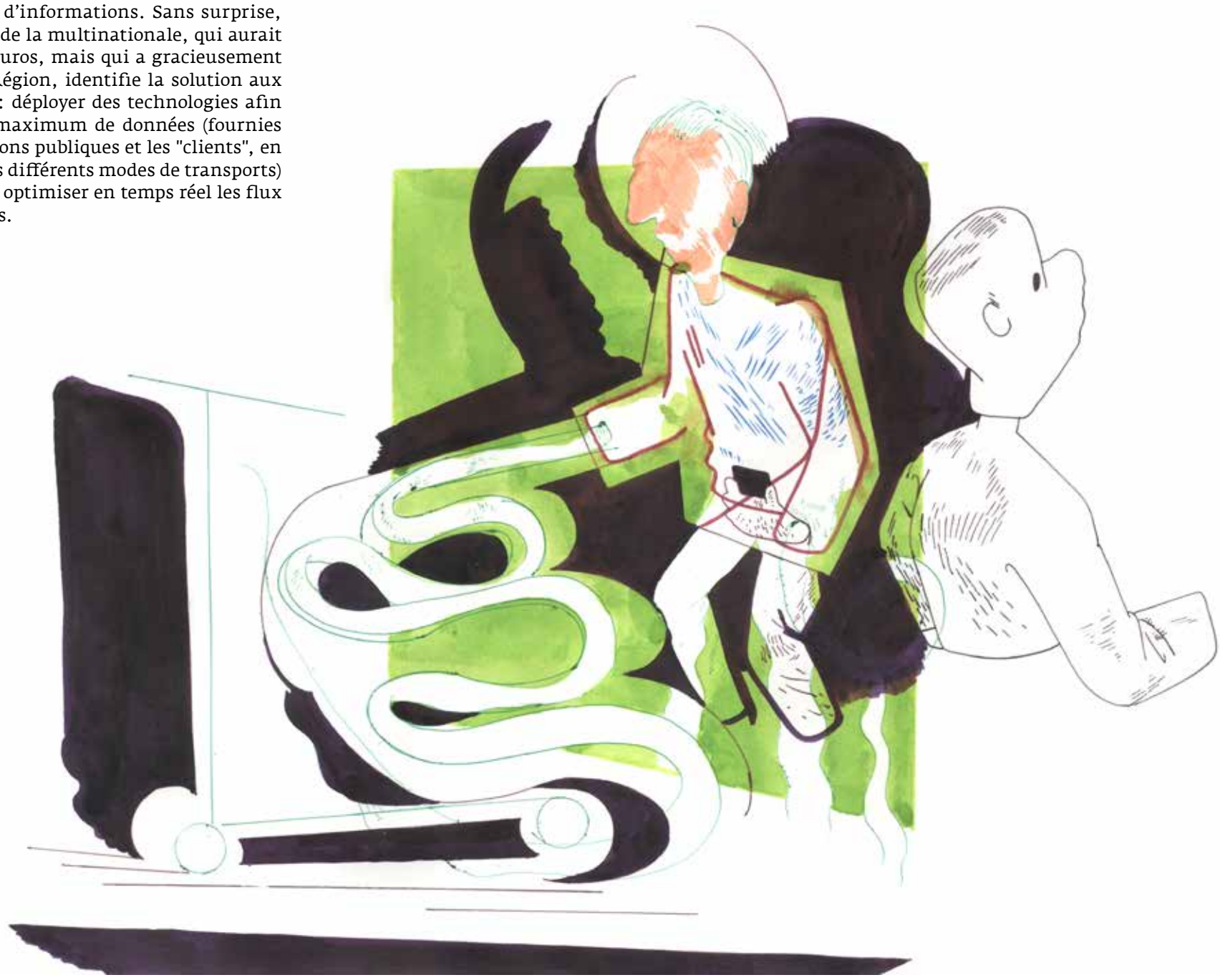
DES SOLUTIONS SMART

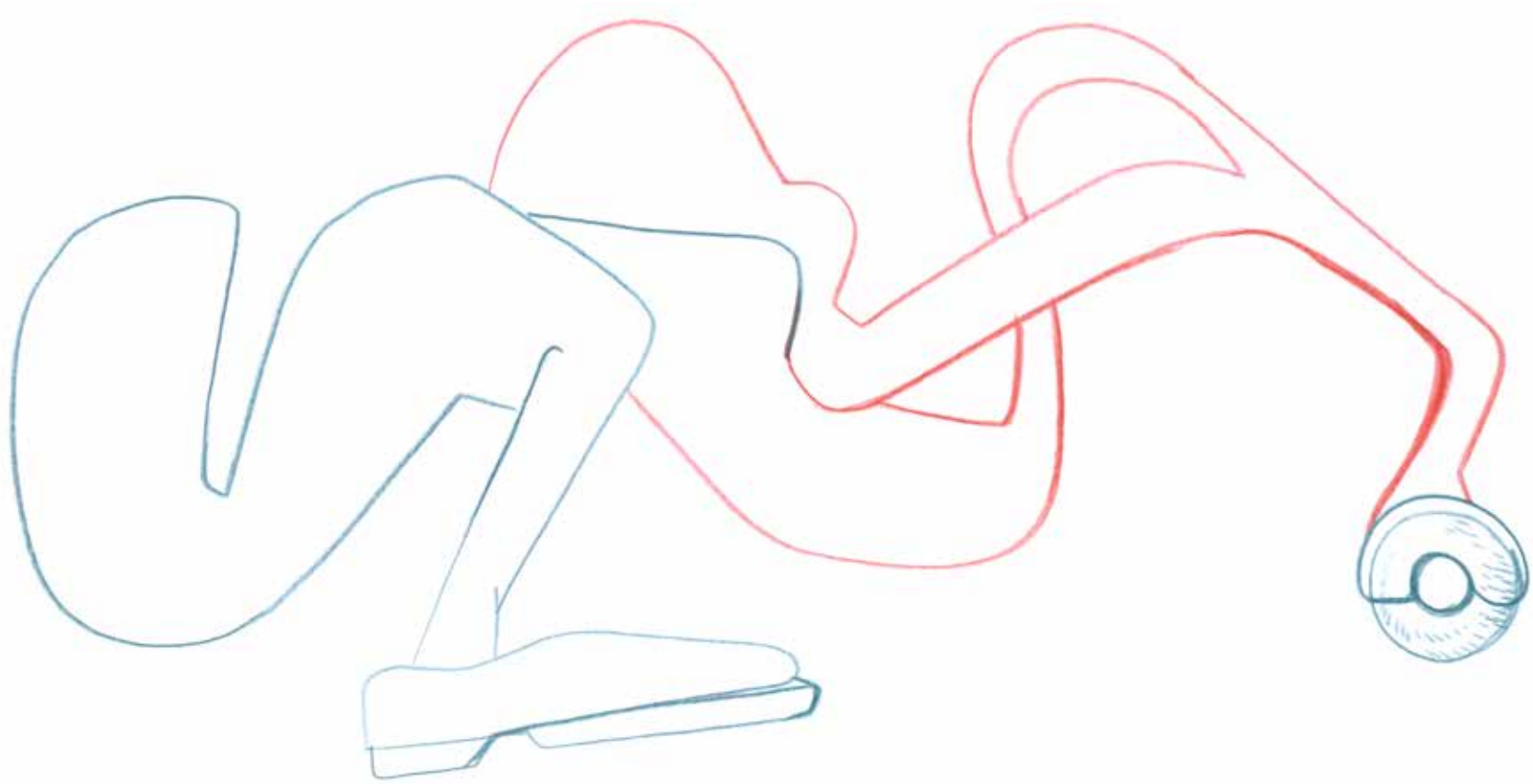
Début 2015, six experts de la firme IBM posent leurs valises à Bruxelles. Ils sont venus mener une recherche de terrain dans l'une des capitales mondiales de la congestion routière et en tirer un rapport pour que la mobilité bruxelloise devienne plus « intelligente » et « efficace ». Dix ans auparavant, la firme, alors sérieusement en perte de vitesse, cherche urgemment de nouveaux débouchés pour ses activités commerciales et identifie le « marché des villes » comme très prometteur et lucratif [6]. Son projet qu'elle nomme « smarter cities » vise à implanter dans l'espace urbain des capteurs et des composants informatiques capables de numériser toute une série d'informations. Sans surprise, le rapport final de la multinationale, qui aurait coûté 470 000 euros, mais qui a gracieusement été offert à la Région, identifie la solution aux embouteillages : déployer des technologies afin de récolter un maximum de données (fournies par les institutions publiques et les "clients", en fait usagers, des différents modes de transports) et ainsi pouvoir optimiser en temps réel les flux de déplacements.

Si ces modélisations de comportements permettent de proposer des solutions personnalisées à nos besoins plutôt que d'édicter une règle arbitraire imposée par une autorité, elles n'en restreignent pas moins notre liberté d'action. Car ces algorithmes [7] dits prédictifs, le sont non pas *« parce qu'ils seraient parvenus à entrer dans la subjectivité des personnes pour sonder leurs désirs ou leurs aspirations. Mais parce qu'ils font constamment l'hypothèse que notre futur sera une reproduction de notre passé »* [8]. Le système n'essayera donc pas de ramener l'automobiliste vers le meilleur itinéraire pour tout le monde, mais vers celui qui correspond le mieux à son comportement habituel. Enfermé dans une bulle, supposons que celui-ci veuille changer complètement ses habitudes, il faudra qu'il prouve concrètement à l'algorithme, par des actes, qu'il souhaite échapper à ses propres régularités.

> La dématérialisation et l'automatisation croissante des outils fait disparaître les personnes-ressources au profit d'interfaces numériques.

À l'échelle du collectif, ces systèmes font peser la menace de nous enfermer dans un status quo qui, sous couvert d'une objectivité de la machine, permettrait de dissimuler les choix politiques et idéologiques posés en amont. En l'occurrence ici, il s'agit de promouvoir une mobilité centrée sur l'automobile et préparer un futur qui ressemble à s'y méprendre au passé. Car ce projet d'analyse de nos comportements en temps réel ne peut pas faire apparaître les choix politiques antérieurs qui nous ont menés à cette situation : aménagement du territoire dévolu à l'automobile depuis 50 ans, exode urbain des classes moyennes et classes populaires qui viennent grossir les rang des navetteurs, baisse de la vitesse commerciale des transports en commun, etc. Dès lors, selon cette logique, pour limiter les embouteillages, il n'est pas nécessaire de construire du logement abordable et du logement social pour diminuer les déménagements hors de la Région, ni construire des sites propres pour que les transports en commun ne soient plus englués dans la congestion, ni mettre fin au subventionnement des voitures de société, en bref ne prendre aucune décision qui impose un arbitrage politique et un rapport de force. Non, ce qu'il faut c'est optimiser nos comportements à l'aide de données, un système où les corrélations importent plus que les causes. Un système qui permet de renvoyer dans l'angle mort les inégalités et les hiérarchies qui composent la société et qui se confère les moyens de les reproduire. Si notre monde est imparfait, ce serait uniquement car nous manquons de données pour le corriger. ➡





Et ces données sont sacrément rentables. Même anonymisées, elles sont vues comme un nouvel « or noir » pouvant être raffiné en les croisant entre elles pour faire émerger des profils et ainsi développer de nouveaux produits plus personnalisés ou pour être revendues à des tiers pour des ciblages publicitaires. Vivian Reding, ancienne vice-présidente de la Commission européenne, estimait en 2011 que la valeur des données livrées par les citoyens européens était de 315 milliards d'euros et qu'elle pourrait représenter un millier de milliards en 2020 [9]. La fédération patronale bruxelloise (BECI) appelait quant à elle à *« faire évoluer la législation pour 'libérer' les données – sans préjudice du respect de la vie privée. Ce sont elles qui permettront d'organiser le 'chaos urbain' ; ce sont elles qui alimenteront le développement socio-économique des villes dans les prochaines décennies »* [10].

La plupart des villes ont entendu l'appel, rares sont celles qui n'ont pas mis en œuvre une politique de Smart City dans un contexte de concurrence pour attirer des capitaux [11]. Mais IBM et d'autres multinationales du numérique semblent déjà être passées à autre chose, à moins qu'elles n'attendent le développement du réseau 5G pour lancer toute une série d'objets connectés urbains, [12] dont la voiture autonome constitue l'avatar [13]. Mais entre-temps, pourquoi vouloir implanter des capteurs dans l'espace citadin alors qu'une grande majorité de la population en possède déjà un dans sa poche ? La généralisation du smartphone a changé la donne et redistribué les cartes au profit de nouveaux acteurs, les start-up de l'économie de plateforme.

LA FACE CACHÉE DU LIBRE-SERVICE

Vélos, trottinettes, scooters, l'explosion de l'offre de véhicules de mobilité en libre-service ces derniers mois s'est propagée selon une politique du fait accompli, sans accord avec le gouvernement bruxellois, rajoutant une couche de chaos à la mobilité bruxelloise. Pas un jour ne passe sans qu'un article de presse ne relate les conflits d'usages que ces engins posent dans l'espace public : stationnement sauvage empiétant sur les cheminements piétons, accidents (parfois mortels), multiplication du nombre d'opérateurs et donc de véhicules en circulation…

Dans un contexte où Bruxelles ambitionne d'atteindre un usage modéré de l'automobile, ces véhicules mis sur le marché par des start-up constituent un allié de choix : ils permettent de favoriser l'intermodalité (l'utilisation combinée de plusieurs types de transport) sans devoir effectuer de grandes dépenses d'argent public. Mais en misant sur un mode de transport individuel et privé plutôt que sur une offre collective et publique, le gouvernement effectue un choix politique aux conséquences environnementales, sociales et économiques.

D'abord, car l'intermodalité ne va pas de soi : allier un trajet automobile avec une trottinette électrique, un itinéraire vélo avec du transport en commun ou jongler avec différents moyens de déplacement au fil de la semaine demande une certaine flexibilité qui sied mieux aux jeunes valides, urbains, plutôt aisés, qu'à la majorité de la population bruxelloise. En effet, au-delà des contraintes en rapport avec l'emploi ou la famille (trajets zigzag, horaires coupés…) qui rendent l'utilisation d'un mode exclusif nécessaire (sans pour autant que cela soit nécessairement la voiture) ou des carences en matière d'infrastructures sur le territoire, les inégalités face à la mobilité dépendent également de l'acquisition de toute une série de compétences : représentation dans l'espace, articulation entre cet espace et les modes de transports à disposition, capacité d'usage de l'offre de transport ou des moyens de paiement [14]… Pour débloquer une trottinette, il faut déjà être en possession de deux choses que tout le monde ne possède pas : un smartphone et une carte de crédit… De plus, la dématérialisation et l'automatisation croissante des outils, qui fait disparaître les personnes-ressources au profit d'interfaces numériques, risquent encore d'aggraver ces inégalités d'accès.

Au-delà même de ces considérations, l'offre étant privée, elle s'implante non pas spécialement là où la demande est la plus forte, mais là où la solvabilité des clients est la plus probable. Vélos, trottinettes, scooters et voitures partagées sont ainsi disponibles dans les communes les plus aisées (Uccle, Ixelles, Woluwe-Saint-Lambert, Etterbeek, Pentagone-Est) et sont quasi-absentes sur tout le territoire à l'ouest du canal.

L'offre vient ainsi s'implanter en coeur de ville, là où le territoire est déjà excellemment bien desservi par le transport public et non là où elle pourrait être le plus utile comme en périphérie proche par exemple.

Et au contraire du transport collectif, les offres privées sont beaucoup plus volatiles, les sociétés répondant d'abord à leurs actionnaires avant leurs usagers. La bulle des vélos en libre-service s'est ainsi dégonflée aussi rapidement qu'elle s'était créée à Bruxelles. Les trottinettes bénéficient pour leur part d'une aura de nouveauté et d'innovation qui joue en leur faveur, mais pour combien de temps ? Avant que les pouvoirs publics n'investissent de l'argent dans des infrastructures, il conviendrait d'évaluer la durabilité de ce moyen de transport. Un rapide coup d'œil au modèle économique des plateformes ne permet pourtant pas de rassurer.

> Les offres privées sont beaucoup plus volatiles, les sociétés répondant d'abord à leurs actionnaires avant leurs usagers.

Aucune des plateformes actives à Bruxelles n'est rentable et la concurrence fait rage pour éliminer ses adversaires. Non pas tellement sur une guerre des prix, où tout le monde serait perdant, mais sur une guerre du temps. C'est à l'opérateur qui parviendra à perdre de l'argent le plus longtemps, les autres ayant jeté l'éponge avant. Le dernier s'assurera alors une position de monopole qui lui permettra d'augmenter ses prix et d'atteindre une rentabilité. Uber, par exemple, qui investit dans les trottinettes *Lime* et qui propose *Jump,* son propre système de vélos en libre-service, peut compter sur le soutien de Goldman Sachs et de l'Arabie Saoudite qui, via le fonds d'investissement japonais Soft Bank, a placé 3,5 milliards de soutien dans la start-up. Nombre de plateformes actives à Bruxelles ont par ailleurs leurs sièges sociaux situés aux Pays-Bas, non parce que le relief se prête bien à l'utilisation de leurs produits, mais parce que le pays, reconnu le 26 mars dernier par l'Union européenne comme un paradis fiscal, n'oblige pas la double imposition et permet d'évacuer les recettes vers des contrées au climat plus clément.

D'un point de vue social, ces entreprises n'hésitent pas à employer des « auto-entrepreneurs », payés à la recharge et sans aucune protection salariale, pour que les véhicules soient opérationnels au petit matin [15]. Une trottinette, avec sa durée de vie de 28 jours, ou un vélo électrique dont la batterie est conçue à partir de cobalt issu pour 60 % de la région de Kolwezi, en République démocratique du Congo, où 40 000 enfants travaillent dans les mines avec des instruments sommaires pour 1 euro la journée, dont la batterie est rechargée à l'électricité produite par le nucléaire, dont la fabrication est financée par des fonds pétroliers et dont les bénéfices ne sont pas taxés semble toutefois être une solution de mobilité *« innovante, technologiquement et durablement »*, à l'en croire notre ex-ministre de la mobilité [16].

Malgré ces défauts, ces véhicules partagés jouissent d'une image de changement qui dessine les contours d'une mobilité alternative, moins nuisible à la qualité de l'air urbain. Et chacune de ces entreprises entend faire la guerre à la voiture privée, moins pour des considérations environnementales que pour s'assurer de nouvelles parts de marché.

LE RÉSEAU AU SERVICE DU COMMUN

Le point commun des projets « Smart City », de l'irruption des opérateurs de flotte en libre service ou du développement d'applications de *Mobility as a Service* [17], c'est la production de jeux de données et l'utilisation de données produites par des opérateurs publics afin de les croiser avec d'autres sources et de les faire fructifier pour en tirer des bénéfices substantiels. Bénéfices dont la collectivité pourrait bien ne pas voir la couleur.

L'utilisation de ces données par des acteurs privés pose problème à deux niveaux. Au niveau individuel d'abord, car les données récoltées, bien qu'anonymisées, ne donnent aucune garantie sur la protection de la vie privée, comme des chercheurs de l'UCL viennent de le démontrer [18]. Un bon algorithme sera toujours capable de vous retrouver. Au niveau collectif ensuite, car elles échappent à tout contrôle démocratique alors qu'elles constituent un bien commun qui devrait être mis au service de la société, non dans un but commercial, mais pour une meilleure compréhension des problématiques urbaines, environnementales et sociales et ainsi aider au débat politique et à l'établissement de politiques publiques adéquates.

Il est ainsi urgent de repenser un cadre politique des données qui puisse favoriser l'émancipation personnelle et collective.

Ce qui se développe actuellement en mobilité s'annonce aussi dans d'autres domaines qui visent l'hébergement, l'énergie, l'eau, les déchets ou la santé, transformés en services amputés de l'adjectif public. Il est ainsi urgent de repenser un cadre politique des données qui puisse favoriser l'émancipation personnelle et collective. Un projet politique qui cesse de ne considérer les citoyens que comme des clients, ou pire, comme des capteurs censés alimenter une machine qui entend solutionner les dysfonctionnements sociétaux sans jamais interroger le projet politique qui leur a donné naissance. Des raquettes rouges et vertes de Carpenter aux reflets clinquants des smartphones d'aujourd'hui qui ludifient notre existence, de multiples raisons nous poussent à tous jouer le jeu. Mais nous ne devrions pas abdiquer de l'exigence d'en écrire les règles collectivement. ✖

1. Centre de recherche sur le nucléaire en Europe.
2. Q. JARDON, *Alexandria, les pionniers oubliés du web*, Gallimard, 2019.
3. L'événement est relaté dans le documentaire *All Watched Over by Machines of Love and Grace*, Adam Curtis, BBC, 2011.
4. Système de télévision inventé par George Orwell dans son roman qui diffuse en permanence les messages de propagande du Parti, et de vidéosurveillance qui permet à la Police de la Pensée d'entendre et de voir ce qui se fait dans chaque pièce où se trouve un individu. (Wikipédia).
5. Le réseau permet à la fois aux grandes puissances d'espionner de très larges portions de la population comme l'a mis en évidence Edward Snowden mais également la surveillance mutuelle de tout le monde par tout le monde. À la différence de 1984, l'aliénation n'est pas au profit d'une entité unique et centralisée mais de ceux qui ont la maîtrise des algorithmes qui nous influencent à des fins commerciales ou politiques.
6. Lire : M. VAN CRIEKINGEN, « En cas de crise du logement, contactez votre administrateur système », 12/04/16. Url : http://www.ieb.be/En-cas-de-crise-du-logement-contactez-votre-administrateur-systeme-27510
7. Un algorithme est une méthode de calcul, une séquence d'instructions que l'on applique à des données afin de résoudre un problème. Historiquement pensés afin de résoudre des problèmes d'arithmétique, ils sont aujourd'hui utilisés dans presque tous les domaines de la vie.
8. D. CARDON, *À quoi rêvent les algorithmes ? Nos vies à l'heure du Big Data*, p.70, Seuil, 2015.
9. V. BENABOU et J. ROCHFELD, *À qui profite le clic ? Le partage de la valeur à l'ère numérique*, éd. Odile Jacobs, 2015. p.20.
10. Extrait de l'éditorial du rapport d'activité 2015 de BECI, *De l'intelligence pour la ville et pour l'humain*, p.1.
11. Lire : T. VAN GYZEGEM, *Smart, vous avez dit Smart ?*, 12/04/16. [http://ieb.be/Smart-Vous-avez-dit-Smart-27509]
12. Lire : S. D'HAENENS, *Quel droit à la ville Smart ?*, 17/06/19. [http://ieb.be/Quel-droit-a-la-ville-smart-40825]
13. Lire : T. JACOBS et T. VAN GYZEGEM, *The Walker is Dead ! Vive la voiture autonome*, 29/01/18. [http://www.ieb.be/The-walker-is-dead-Vive-la-voiture-autonome-35704]
14. J.-P. ORFEUIL, *Inégaux face à la mobilité*, Observatoire des inégalités, 2017. [https://www.inegalites.fr/Inegaux-face-a-la-mobilite?id_theme=25]
15. Lire : M. STRALE, *L'économie de plateforme, opportunité ou piège pour les travailleurs ?*, 29/01/18. [http://ieb.be/L-economie-de-plateforme-opportunite-ou-piege-pour-les-travailleurs-35702]
16. https://twitter.com/SmetPascal/status/1121464408239235073
17. À ce sujet, lire : T. VAN GYZEGEM, *Mobilité : du P-P-P, (MaaS) encore ?*, 17/06/19. [http://www.ieb.be/Mobilite-du-P-P-P-MaaS-encore]
18. P. LALOUX, « Les données privées ne sont jamais anonymes », démontrent des chercheurs belges, *Le Soir*, 23/07/19.

APRÈS LA CLASSE MOYENNE, PLACE AUX TOURISTES !

« Bruxelles se fait belle pour vous », voilà ce que proclamaient les affiches des travaux du piétonnier… mais qui est ce « nous » ? Ce « nous » est changeant, au gré des modes urbaines les désirables deviennent indésirables… des travailleurs immigrés à la classe moyenne, chacun son tour d'être détrôné dans le coeur des édiles.

Sarah De Laet, Inter-Environnement Bruxelles

Pour de nombreux habitants, la mise en tourisme croissante du centre-ville amène son lot de nuisances : fermeture des commerces de proximité, tenue d'événements festifs toute l'année, mobilité compliquée, augmentation du nombre de terrasses ouvertes jusque tard dans la nuit… Plusieurs problèmes, une conséquence : le bruit. Et si ce bruit à toute heure du jour et de la nuit était le signe que les projets urbains du centre-ville ne s'adressent plus à ses habitants ? Voilà plusieurs années que l'ARAU et IEB sont en contact avec un nombre croissant de comités de quartier et d'habitants qui se plaignent du bruit [1]. Il faut dire qu'en dix ans le Pentagone a bien changé. Ces transformations ne sont pas un « fait naturel », elles découlent de choix liés à une nouvelle politique de la ville, d'une nouvelle vision économique pour le centre. Voilà précisément notre objet : ces politiques urbaines et économiques, qui à la faveur d'un nouveau contexte ou d'une nouvelle « mode urbaine », changent le statut de certains habitants et certaines fonctions de « très désirables » à « inutiles ». Un jeu de place qui n'est pas sans conséquence sur la vie des habitants, mais également sur la ville et sa forme urbanistique.

DIFFÉRENTES ÉPOQUES, DIFFÉRENTES MODES

Nous pourrions remonter à bien des époques, mais je vous propose de nous replonger dans les années 1970, quand des accords d'immigration furent conclut entre le Maroc, la Turquie et l'État belge. Dans le même temps, de nombreuses habitations des espaces denses de Bruxelles ont été doucement libérées par une classe moyenne en ascension sociale, qui s'installe progressivement (mais néanmoins massivement) en périphérie où elle accède à la propriété.

> De l'injonction à « mixifier socialement » le centre-ville, à celle de n'en faire qu'un centre festif…

Nouvellement arrivées, les familles marocaines et turques s'installent à relativement bon marché dans le Pentagone, le Molenbeek historique, le bas de Forest, Saint-Gilles et Ixelles, ainsi qu'à Schaerbeek, Saint-Josse et Anderlecht. En somme, en première couronne. Ces immigrés représentent à l'époque une main d'œuvre utile pour l'économie urbaine et nationale : peu syndiqués, travaillant dans des conditions plus difficiles que celles acceptées par les « Belges », ils sont souhaités, désirés par le patronat. La plupart paie un loyer, souvent à des propriétaires belges, et certains deviennent propriétaires à leur tour. En somme, ces familles participent à l'économie urbaine.

Survient alors la crise économique : désindustrialisation, paupérisation des classes populaires, dont les immigrés représentent à Bruxelles une part importante. Dans le même temps, la tertiarisation croissante de l'économie a fait du bureau le nouvel eldorado immobilier, des quartiers entiers se vident de tout logement. La destructuration progressive de l'État social et de la solidarité nationale fait reposer de plus en plus les finances des localités sur leur propre « base fiscale » [2]. L'exode des classes moyennes se poursuit, et dans les années 90, juste après la création de la RBC, l'heure n'est plus aux immigrés, l'heure n'est plus à l'industrie. Il s'agit désormais d'attirer et de retenir la classe moyenne, non plus uniquement de 9h à 17h dans des bureaux, mais bien de l'amener à résider en ville.

De nombreuses politiques vont progressivement être mises en place : aide à l'accès à la propriété pour les classes moyennes (CityDev), contrats de quartier, « sécurisation » de l'espace public, embellissement des quartiers, développement de l'offre culturelle… Tant et si bien qu'en février 2006, lors d'un débat au parlement bruxellois, un élu écologiste déclarait que :

> *« Les politiques de revitalisation ont produit un remarquable effet positif et ont rendu le centre-ville à nouveau habitable pour des personnes qui, il n'y a pas si longtemps, n'imaginaient même pas pouvoir y séjourner. On a oublié à quel point le centre-ville a été discrédité aux yeux d'une grande partie de la population. Voici dix ans à peine, personne ne voulait – ni n'imaginait – habiter au centre-ville. […] Ce n'est plus le cas et des personnes aux revenus moyens, voire supérieurs, reviennent habiter à Bruxelles. Cette situation est notamment due au fait – effet pervers – que les prix de l'immobilier ont augmenté. L'investissement immobilier est devenu attractif, en ce compris au centre-ville, et l'on a ainsi commencé à rénover et, par voie de conséquence, à attirer des revenus moyens à supérieurs. Cette gentrification, qui entraîne l'éviction des populations originaires du centre-ville, ne va d'ailleurs pas sans poser des problèmes très complexes. »*

Bien qu'elle évoque les « problèmes très complexes » générés par la gentrification, cette déclaration (comme d'autres discours de l'époque) dénote que l'arrivée d'une population solvable dans le centre-ville est considérée comme une bonne chose. On se félicite que, désormais, Bruxelles regagne des habitants, que des ménages de la classe moyenne s'y installent et y investissent. Ils sont les désirables, ils sont ce qui est souhaitable, au sens où on espère de leur présence des retombées financières intéressantes pour les caisses publiques. Se développe également un discours valorisant la mixité sociale : un mélange de populations aux origines sociales (et culturelles) différentes, dont le côtoiement créerait une plus forte « cohésion sociale » tout en permettant aux classes populaires de s'élever économiquement et socialement. Mélange que l'on professe pour et dans les quartiers pauvres. Mais pas ailleurs.

MERCI D'AVOIR PARTICIPÉ, ON VOUS RAPPELLERA

Cette situation durera une belle vingtaine d'années.

Retour vers le futur, nous en sommes en juin 2019. Les autorités de la ville organisent un projet-pilote permettant aux musiciens de rue d'utiliser des amplificateurs (des baffles). Ce projet-pilote, qui doit durer deux mois, fait aux habitants l'effet d'une gifle. Voilà en effet des années qu'ils se plaignent de l'augmentation des nuisances sonores : développement des cafés branchés place Saint-Géry, *Brussels Jazz Marathon*, *Plaisirs d'hiver*, *Brussels Summer Festival*… C'est bien simple, depuis plusieurs années le nombre d'événements festifs n'a cessé d'augmenter, et il s'en trouve toute l'année.

Quant aux cafés, aux terrasses, aux boîtes de nuit, leur nombre a augmenté considérablement, remplaçant petit à petit d'anciens commerces et restaurants, attirant par-là d'autres publics et d'autres usages. Les plaintes, ils en font auprès de la police et des autorités publiques depuis des années, plusieurs par an. Interpellations communales, demande d'appliquer les lois qui existent. Rien ou si peu n'est fait. Alors cette nouvelle idée, celle de permettre qu'à toute heure du jour et de la soirée de la musique amplifiée soit faite en rue, c'est un peu la goutte d'eau.

Mais qui sont-ils, ces habitants qui se plaignent ? Majoritairement, il s'agit justement de ces ménages de la classe moyenne qui ont réinvesti le centre-ville. Ils ont répondu aux politiques publiques taillées pour eux, ils ont développé une vie urbaine, dense, ils ont participé fiscalement (comme la ville l'espérait). Pour le dire vite : ils ont joué le jeu.

Mais les espoirs financiers et les velléités de la politique urbaine ne reposent désormais plus sur eux, mais sur le tourisme (intérieur ou extérieur), sur l'événementiel, sur le développement d'une ville qui vivrait 24h sur 24. Une ville attractive culturellement, une ville festive qui entend se « positionner » parmi les villes européennes dans lesquelles on vient passer un week-end.

Lorsqu'ils se plaignent, il n'est pas rare pour eux de s'entendre dire (de la part de responsables politiques comme de certains policiers) : « si vous n'aimez pas le bruit, vous n'avez qu'à déménager et vivre dans un espace moins central ». Comme si cette situation était naturelle, comme si vivre en ville c'était nécessairement accepter une pollution sonore nocive à toute heure du jour et de la nuit, comme si la situation avait toujours été telle qu'elle est aujourd'hui.

Si vous vivez à Bruxelles depuis plus de 20 ans, vous devez pouvoir vous souvenir que ce n'est pas exact. Qu'il n'en a pas toujours été ainsi, qu'il s'agit d'un choix, d'un choix nouveau.

D'UNE INJONCTION À L'AUTRE

De l'injonction à « mixifier socialement » le centre-ville, à celle de n'en faire qu'un centre festif, à chaque changement d'objectif on voit les désirés devenir indésirables. Les évolutions économiques et politiques d'une époque profitent à certains, puis à d'autres. Plus précisément, lorsqu'elles ne profitent qu'à certains, elles en défavorisent d'autres, et ainsi de suite…

Bruxelles n'est pas la seule dans ce cas, et n'est pas la seule à miser sur le tourisme : Barcelone a vu le nombre d'Airbnb augmenter dans des proportions telles que les possibilités d'habiter au centre-ville sont en péril pour de nombreux ménages.

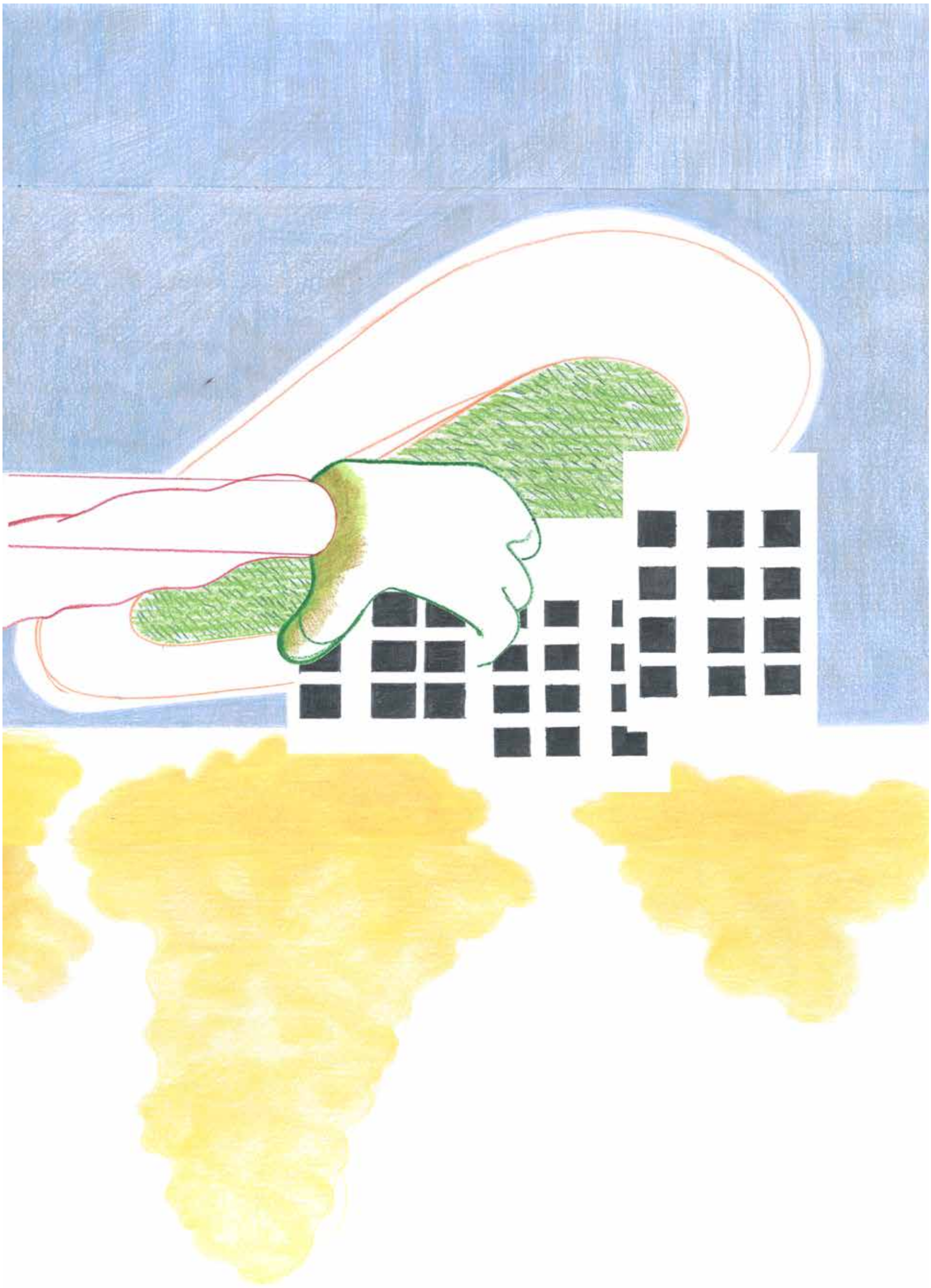
Cette vision utilitariste, à plus ou moins long terme, ne peut qu'amener à se demander : qui seront les prochains désirés ? Que feront alors les acteurs économiques qui aujourd'hui misent tout sur le tourisme ? En somme, quelles seront les conséquences de la prochaine « zin » en matière de « développement urbain » ?

UNE VILLE POUR TOUS ?

Et si nous nous prenions à rêver que le prochain objectif soit celui du droit à la ville ? Et s'il s'agissait de prendre en compte les besoins et aspirations diverses des habitants ? Sans nier les conflits, sans nier les intérêts divergents, sans rêver d'une ville apaisée à tout prix, mais en portant sans cesse attention aux « fonctions faibles » [3] et aux habitants fragiles. En portant attention à ceux et ce qui font la ville, et pas seulement par leur contribution fiscale ou leur retombée financière immédiate. ✖

1. L'objet de cette analyse n'est pas de revenir sur l'impact du bruit sur la santé, en particulier les nuisances nocturnes. Ce sujet a été traité à l'occasion d'une école urbaine de l'ARAU. [https://arau.org/fr/urban/detail/421/le-bruit-de-la-ville-actes-de-la-49e-ecole-urbaine-de-l-arau-2018]
2. C'est-à-dire sur l'impôt (et plus précisément sur les additionnels) des personnes physiques, basé sur le lieu de résidence.
3. Aujourd'hui, l'industrie et la production en ville constituent une fonction « faible ». Les loyers issus d'une telle affectation rendent en effet l'immobilier moins rentable.

À chaque changement d'objectif on voit les désirés devenir indésirables.



LE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR,

LE CAS DE LA PORTE DE NINOVE

Après de longues années d'attente et différentes tractations, le réaménagement de la Porte de Ninove commence à se préciser. L'évolution des projets sur ce site n'arrête pas de surprendre. Regardons où nous en sommes !

Mohamed Benzaouia, Inter-Environnement Bruxelles

La Porte de Ninove est située entre l'écluse de Molenbeek et le début de la rue des Fabriques, à cheval sur le territoire de la Ville de Bruxelles et celui de Molenbeek-Saint-Jean. Un espace qui, au fil des années et des législatures, a fait l'objet de multiples tractations politiques et spéculatives. Le plan d'aménagement directeur (PAD) de la Porte de Ninove a récemment été soumis à enquête publique et a suscité beaucoup de réactions de la part des habitants et des associations du quartier. Il se présente comme une *opportunité* pour les quartiers avoisinants et prétend apporter « des améliorations locales » alors qu'en réalité sa seule fonction est de permettre la construction de trois tours. Des tours dont la construction n'aurait pas été autorisée si l'on avait appliqué les règles en vigueur, notamment le RRU [1]. Le PAD justifie l'utilité des tours par un arrêté ministériel, qui s'appuie lui-même sur la nécessité de densifier cette zone pour répondre à l'essor démographique que connaît Bruxelles. Le second argument avancé en faveur des tours est que « celles-ci formeraient un signal pour marquer l'entrée de la ville », indispensable donc.

MÉTHODE

Le Plan d'aménagement Directeur est un outil dérogatoire. Grosso modo, il permet à la Région d'imaginer un aménagement sur un territoire en dépit des règles urbanistiques (RRU), voire des plans stratégiques (dont le Plan régional de développement durable). En théorie, il est également l'occasion de penser, sur une relativement grande échelle, la destination des sols, les aménagements nécessaires, etc. Il ne s'inscrit en conséquence pas dans la vision globale établie au niveau régional.

Le terrain qui nous occupe ici est loin d'être immense, et à quelques centaines de mètres, un autre PAD est actuellement soumis à enquête publique, le PAD Heyvaert, qui aurait pu aisément être étendu. En réalité, l'impression prégnante est que ce nouveau dispositif permet de faire des plans « sur mesure » pour de grands promoteurs privés, Besix en l'occurrence.

> La valeur du sol aux alentours va augmenter, du « simple fait » qu'il paraîtra désormais possible d'y faire construire des bâtiments élevés.

Notre lecture du PAD, ainsi que nos contacts et connaissances de terrain, nous amènent au constat que le projet proposé ne répond aucunement aux besoins locaux. On parle pourtant de quartiers qui comptent parmi les plus denses d'Europe, qui manquent cruellement d'espaces verts et ouverts, d'espaces publics et d'équipements collectifs accessibles à tous.

CONDITIONS SOCIALES

La construction de ces tours induit inévitablement des conséquences sur les prix du foncier. Tout d'abord, en prévoyant la construction de tours sur un terrain sur lequel ce n'était pas autorisé, la Région envoie un signal fort. En effet, la valeur du sol aux alentours va augmenter, du « simple fait » qu'il paraîtra désormais possible d'y faire construire des bâtiments élevés. Ensuite, la typologie des logements et des activités prévues sur les trois tours drainera un large public disposant en moyenne d'un revenu nettement plus élevé que celui des habitants actuels, induisant presque inévitablement une gentrification brutale.

Ces deux éléments peuvent, légitimement, faire craindre aux habitants actuels du quartier une pression encore beaucoup plus forte qu'à l'heure actuelle sur leur loyer. Ces zones concentrent déjà des ménages en difficulté financière, tandis que les loyers en région bruxelloise ont grimpé de près de 25 % ces quinze dernières années. Le PAD va renforcer cette hausse des prix, avec les conséquences sociales que l'on connaît.

Du point de vue de l'environnement urbain, les trois tours créeront une rupture paysagère, en totale contradiction avec la volonté de relier les quartiers originellement séparés par le canal et la petite ceinture.

En effet, le PAD exprime la volonté de la Région de relier les quartiers jouxtant la Porte de Ninove. Parallèlement, le CRU5 [2] a pour ambition de créer des « agrafes » entre les communes pour connecter Molenbeek et Anderlecht à Bruxelles. Malheureusement, imposer de tels gabarits revient à créer une gigantesque barrière entre trois communes voisines. Il s'agit d'une incohérence manifeste entre le PAD et différents dispositifs en cours tels que les CRU.

Le projet sépare de manière radicale et disproportionnée les logements au niveau de leur disposition dans le quartier, entre logements sociaux d'une part, et logements privés de l'autre. Des ensembles bâtis plus mixtes ne seraient-ils pas souhaitables ? [3]

De plus, l'espace Pierron sera rogné d'une partie non négligeable de sa surface de jeu/détente. Or il est intensément utilisé par les familles et les associations du quartier. Il n'est pas envisageable de vouloir diminuer sa superficie pour y construire de nouveaux bâtiments, qu'ils soient résidentiels ou d'équipements. Il faut préserver cet espace à tout prix car il est l'un des rares espaces qui répond à un besoin criant pour les enfants et les adolescents.

CADRE DE VIE

Les hauteurs admises par le PAD (90 mètres pour la plus haute tour) émanent d'une volonté de rentabilité. Rappelons que la tour Brunfaut – déjà tour iconique du quartier – culminait à 50 mètres avant sa rénovation.

Alors que sa démesure est abusivement justifiée par l'« appel urbain » [4], le PAD devrait avoir pour fonction de réduire le gabarit constructible à cet endroit, de façon à préserver les vues, les liaisons et les perspectives. Enfin, entre le parc et les futurs projets d'habitation-réaffectation de l'ancien « Dépot Design », imprimerie Hayez, etc.), le quartier vit et vivra encore une longue période de travaux, avec les nuisances qui les accompagnent. N'est-il pas important que le quartier puisse respirer ?

DENSIFICATION

Les habitants et les associations locales déplorent que le PAD projette la densification d'un quartier déjà saturé. Ajouter 30 000 m² d'habitations et d'hôtels, qui entraîneront un large afflux de nouveaux habitants ou visiteurs dans un quartier déjà surpeuplé, constitue à notre sens une mauvaise décision. Pourquoi la Région choisit-elle de mettre ce quartier sous pression ? Ne parlait-elle pas dans le PRDD d'une densification qualitative et maîtrisée, d'un rééquilibrage entre les quartiers plus denses et moins denses de la ville ? Il semble qu'on en soit loin… ➡

PROBLÈMES DE LA MOBILITÉ DANS LA ZONE

Les incidences sur la mobilité sont trop faiblement évaluées dans le RIE (rapport d'incidences environnementales), alors qu'il conviendrait de prendre en compte et mieux analyser les conséquences du projet sur les besoins de transport public. En effet, les aménagements prévus par le PAD risquent d'accroître la demande et d'alourdir les problèmes de circulation dans le quartier.

Le Triangle, appelé à accueillir les aménagements évoqués, est enclavé entre la petite ceinture, déjà saturée, et le canal, où les voies de circulation sont à sens unique et la circulation à l'arrêt pendant les heures de pointe. Permettre l'implantation d'un hôtel de 250 chambres, d'une tour d'appart-hôtel et d'une tour de logements ne peut qu'augmenter les flux de circulation motorisée (bus touristiques, taxis, voitures privées). Augmentation à laquelle aucune disposition du PAD ne fait référence.

> Ajouter 30 000 m² d'habitations et d'hôtels entraînera un large afflux de nouveaux habitants ou visiteurs dans un quartier déjà surpeuplé.

Quant au stationnement, il sera encore plus difficile qu'à l'heure actuelle : le RIE souligne le risque important d'un report du parking vers les quartiers voisins. Bref, la situation actuelle est loin d'être optimale et ce PAD va l'empirer en faisant affluer des centaines de nouveaux résidents motorisés, auxquels s'ajouteront les occupants des 250 chambres d'hôtel. Le parking souterrain projeté ne sera pas suffisant pour absorber l'ensemble des besoins que ce projet induit. Plus précisément, le RIE indique qu'il n'y a pas assez de place sur le triangle Besix pour y créer tous les emplacements de parking nécessaires, loin de là. Où se stationneront dès lors les autres voitures des habitants des trois tours ?

INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES

Le projet ne garantit aucune durabilité et, au contraire, fige le tissu urbain dans une proposition indélébile qu'il sera difficile de corriger plus tard. Les tours à Bruxelles n'ont-elle pas donné lieu à de nombreux échecs urbanistiques (avec des répercussions pour les quartiers avoisinants) depuis les années 60 ?

Au niveau écologique, le projet que le PAD rend possible sur la parcelle triangulaire du promoteur Besix est insensé. Il n'y a aucune étude sur l'empreinte carbone de la construction des tours, alors que celles existantes en Région bruxelloise ont déjà prouvé leur faible durée de vie, leur important taux de rotation d'occupation et de vacance. Par ailleurs, une fois construites, il sera difficile et coûteux d'améliorer leur intégration dans le tissu urbain (voir le cas des tours WTC et Upsite, qui sont des échecs manifestes à Bruxelles en terme d'exploitation).

CONCLUSIONS

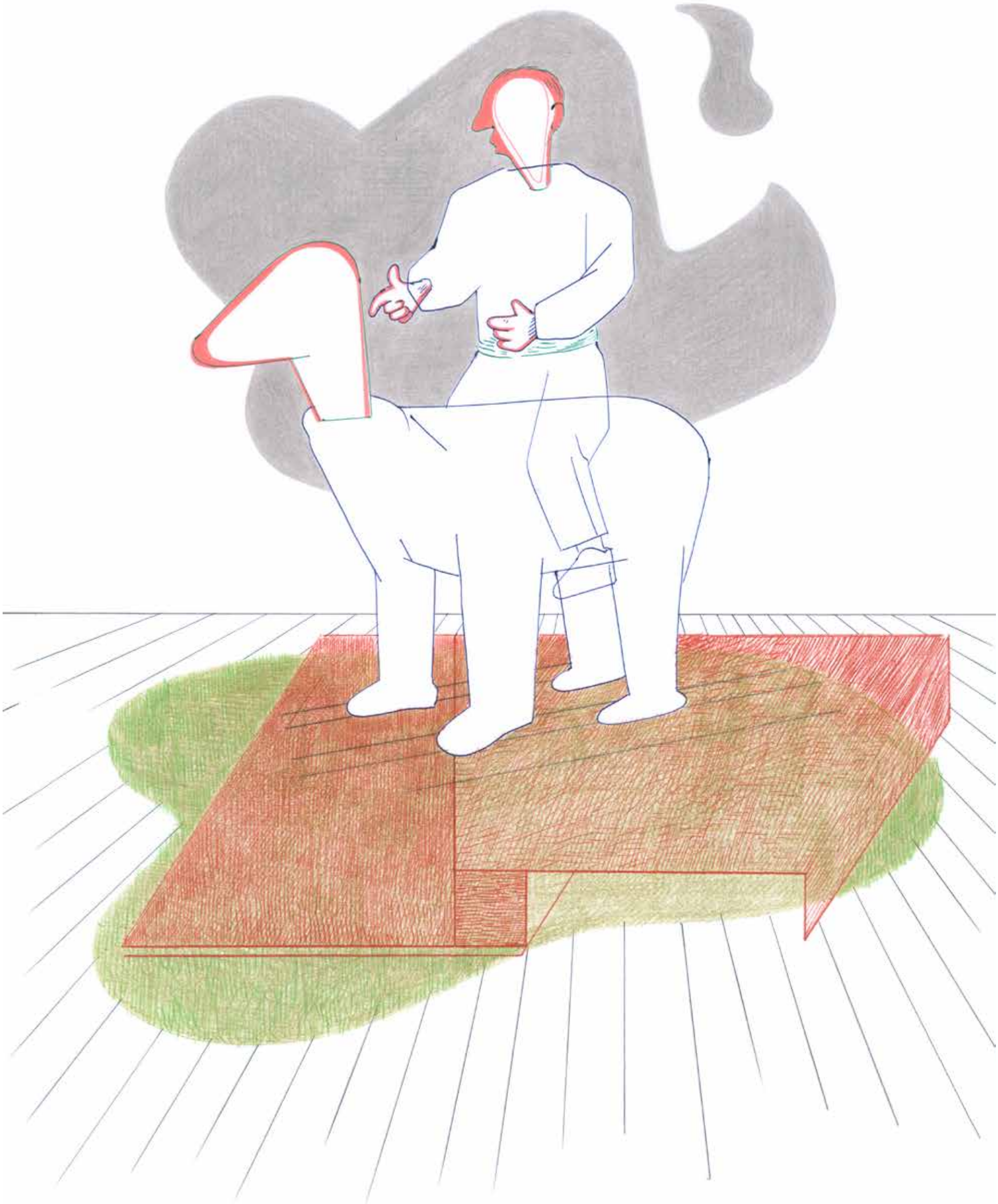
Ce projet s'inscrit dans la droite ligne d'un urbanisme révolu, responsable en son temps de ce qui a, par la suite, été désigné sous le terme de « Bruxellisation ». En voici la définition : *« La Bruxellisation est un terme utilisé par les urbanistes pour désigner les bouleversements urbanistiques d'une ville livrée aux promoteurs au détriment du cadre de vie de ses habitants, sous couvert d'une 'modernisation' nécessaire »* [5]. La pauvreté de la proposition urbanistique nous fait craindre un nouvel échec dévastateur pour le quartier, tant d'un point de vue objectif (ombres portées, tourbillons…) que subjectif (manque d'intimité, espaces aseptisés, sensation d'écrasement, perte de la ligne d'horizon…). Le pied des tours est une zone où les usagers ne font que transiter. Or, c'est du contraire dont a cruellement besoin la Porte de Ninove : il faudrait y créer des espaces publics ouverts ou aérés, de qualité, qui seraient perméables aux quartiers des alentours.

ALTERNATIVES POSSIBLES

Le projet privé Besix bénéficie d'un environnement propice à la spéculation immobilière : d'un côté le canal en perspective et, de l'autre, un grand parc financé par les pouvoirs publics. Puisque les espaces verts et le réaménagement des espaces publics sur et autour du Triangle seront financés par la collectivité, ne serait-il pas légitime de récupérer la plus-value foncière ainsi octroyée à Besix ? Vu que le terrain appartenant au promoteur n'a pas de grande valeur sans ce Plan d'Aménagement Directeur, une autre possibilité serait que la Région l'exproprie pour en faire un projet d'utilité publique.

Le quartier aspire en cet endroit à une ouverture, à un dégagement paisible permettant aux différents habitants de la zone de s'y détendre et s'y côtoyer, une zone où l'on peut apprécier une vue dégagée, où l'on peut voir les différents points de repère de la région (la flèche de l'Hôtel de ville, le dessus de la commune de Saint-Gilles, le palais de justice), tout en pouvant apprécier le canal et le futur parc régional. Les habitants·es du quartier ont des besoins que ce terrain pourrait permettre de combler, parmi lesquels un espace d'apprentissage ou de formation liées à l'économie circulaire et aux métiers artisanaux, une académie de musique, une piscine, un centre des sciences etc. Autant de besoins qui pourraient nourrir l'aménagement d'un espace qui, en l'état, semble d'abord viser à satisfaire des intérêts privés. ✖

1. Règlement Régional d'Urbanisme. Il s'agit du règlement qui fixe notamment les hauteurs autorisées, la taille minimale des logements, etc.
2. Contrat de rénovation urbaine.
3. Du reste, ne serait-ce pas cohérent avec l'intention de favoriser la « mixité sociale », reprise par les plans stratégiques (PRDD) ? À moins, bien sûr, que cet objectif serve de prétexte à l'éviction des classes populaires des quartiers centraux, où les autorités aspirent à attirer la « classe moyenne ».
4. Les prévisions de croissance démographique, souvent avancées pour justifier la densification et la construction de tours, ont récemment été revues à la baisse par le Bureau fédéral du Plan.
5. Source : wikipédia.



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

Consultez notre site pour voir la publication en ligne ainsi que la liste des lieux de dépôt : www.ieb.be
Abonnement annuel (6 n^os^) : 24 euros
Abonnement de soutien : 64 euros
Versement au compte
IBAN : BE33 2100 0902 0446
BIC : GEBABEBB

Secrétaire de rédaction : Mohamed Benzaouia

Collaborateurs : Mohamed Benzaouia, Sarah De Laet, Damien Delaunois, Gérald Hanotiaux, Claire Scohier, Thyl Van Gyzegem

Illustrations : Arnaud Lorne
Graphisme : Élise Debouny, Andreas Stathopoulos

Impression : Dessain – Mechelen

ieb
inter-environnement bruxelles
Tél. : 02 801 14 80 / **E-mail :** info@ieb.be

Éditeur responsable : Chloé Deligne
Rue du Chimiste 34-36, 1070 Bruxelles

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