

VILLES RELIANTES ET DÉMOCRATIE : QU'EN EST-IL A BRUXELLES ?

PAR ISABELLE PAUTHIER, DIRECTRICE DE L'ARAU

Dans un contexte culturel et politique qui encourageait l'exode urbain, le pari fait par les fondateurs de l'ARAU en 1969 était, au contraire, de résister à ce mouvement de périurbanisation et de défendre le droit à la ville. Les fondateurs de l'ARAU ont développé une vision de la ville (la ville habitée), une méthode d'action (rendre public ce qui était secret), un panel d'actions de sensibilisation et de mobilisation (visites guidées, colloques et conférences, publication d'analyses, travail en réseau au sein de la société civile...). Cet objectif du droit à la ville heurtait les intérêts de l'État belge, des investisseurs et promoteurs de tous poils, voire paradoxalement de certains décideurs convaincus de détenir l'alpha et l'omega de la représentativité et qui se convainquaient d'œuvrer pour le bien commun de la population en modernisant la ville selon le dessein des forces économiques.

Les comités de quartier bruxellois, fédérées au sein d'Inter-Environnement Bruxelles, se sont battus afin de défendre le cadre de vie dans les quartiers, le patrimoine et l'environnement. En qualité de comité généraliste, l'ARAU a particulièrement travaillé, depuis près de 50 années, dans le champ du logement, des déplacements, du développement économique et des questions institutionnelles bruxelloises. Dans chaque domaine, l'enjeu est d'élaborer des alternatives au modèle tertiaire dominant : la promotion du logement contre les bureaux, la promotion de la marche, des transports en commun et des cyclistes contre le tout-à-la-voiture, la promotion d'une économie locale et pourvoyeuse d'emplois contre la mondialisation généralisée et davantage de Région, moins de communes, moins d'État...

C'est justement parce que les membres de l'ARAU estiment que la ville est davantage reliante que ce que peut offrir la vie en périphérie, qu'ils mènent ce combat. Ils définissent la ville comme l'équipement collectif le plus performant, le plus durable et le plus économique car basé sur la proximité des hommes et de leurs activités.

Les utopies permettent-elles de changer la ville ?

En un sens cette utopie de la ville habitée est proprement révolutionnaire. Elle va à l'encontre de l'idéologie dominante du progrès et de l'impératif de la tertiarisation créatrice d'emplois. Combien de fois ne nous a-t-on pas opposé notre pseudo conservatisme, notre attitude défensive pathologiquement atavique, notre résistance obtuse au changement, etc. Encore dernièrement, un échevin du tourisme nous a opposé que si nous n'étions pas contents des développements tonitruants de l'événementiel, il nous était loisible d'aller vivre à la campagne...

Les revendications des comités d'habitants ont pourtant largement inspiré la Région de Bruxelles-Capitale au moment de sa création et se retrouvent d'ailleurs dans les lignes directrices du premier Plan Régional de Développement qui entendait promouvoir le « retour en ville » : renforcer le logement, protéger les fonctions faibles qu'étaient alors le logement et l'industrie urbaine, concilier circulation et environnement, assurer la préservation du patrimoine, renforcer le maillage vert et le réseau de parcs, etc. Certains cadres du secteur associatif ont été recrutés par les premiers cabinets régionaux où ils ont initié une approche holistique de la ville : la nécessité de la rénovation urbaine et du maintien des habitants avec des projets qui trouvaient leur origine dans le monde associatif, à l'instar des « Contrats de quartier », successeurs des Boutiques urbaines de l'ARAU, des « Chemins de la ville » qui découlaient des contre-projets des années 70 (aménagement d'un maillage d'espaces publics situés entre le haut et le bas de la ville : Vieille Halle aux Blés, place Saint-Jean, entrée du parc d'Egmont, etc.

Figure 43 – Le parc Egmont à Bruxelles



(Photo : Daderot - Creative Commons CC0 1.0 Universal Public Domain Dedication)

L'État belge s'est vu contrarié dans ses projets d'autoroutes urbaines qui devaient pénétrer encore plus profondément le tissu urbain... Les propriétaires et exploitants de nombreux parkings publics de surface, de terrains vagues, d'immeubles abandonnés se sont vus dénoncés inlassablement par les comités d'habitants, y compris quand il s'agissait de propriétaires publics.

Nul n'est besoin de rappeler le sauvetage du quartier de la Marolle par la mobilisation de ses habitants, orchestrée par Jacques Van Der Biest ni du combat, hélas perdu avec les conséquences terribles que l'on sait, contre la tertiarisation du quartier Nord, du quartier dit européen, de l'avenue Louise. Les halles Saint-Géry, l'Eglise Sainte-Marie à Schaerbeek, la rue aux Laines, la caserne Dailly, les ateliers de Citroën en 1998 : de nombreux édifices furent sauvés de la démolition suite à l'interpellation de l'ARAU et des comités, relayés par d'autres milieux : fonctionnaires, journalistes, responsables politiques.

Faire de Bruxelles la ville la plus démocratique du monde

Dans ce sens, les luttes urbaines ont contribué concrètement au sauvetage de Bruxelles et sont encore susceptibles d'y contribuer demain car la société civile défend des intérêts non marchands mais inestimables et, à la longue, producteurs de richesses car, pour se distinguer, les villes doivent résister à la banalisation induite par le marché. Bruxelles doit résister aux impératifs marchands afin de préserver son identité et son habitabilité.

La Bourse de Bruxelles, négligée pendant des années, considérée comme un héritage encombrant en termes d'entretien se révèle l'étendard de la nouvelle politique touristique et événementielle de la Ville de Bruxelles au moyen d'un projet commercial. Nous déplorons qu'aucun débat public, aucun concours d'idées n'ait été organisé afin de définir en amont une destination des lieux plus en phase avec leur signification sur le plan patrimonial et comme lieu de ralliement démocratique. Il n'est plus envisageable de décider dans l'opacité et d'imposer des projets à la population. Quand l'ARAU, au sein d'Inter-Environnement Bruxelles, a négocié le principe des enquêtes publiques dans le cadre de l'élaboration du Plan de secteur en 1976-1979, ce n'était pas pour que la Commission de concertation intervienne en bout de course pour homologuer un projet mais afin qu'elle constitue un lieu de débat et d'arbitrage des intérêts en présence. La participation doit avoir comme objectif de donner aux habitants une capacité réelle à modifier les projets. C'est pourquoi nous plaçons depuis plusieurs années pour que la Commission de concertation ait lieu plus en amont, sur un avant-projet et non sur un projet définitif présenté sur le mode « l'équilibre économique étant atteint, les carottes sont cuites ».

La gestion « à la semaine » de la ville est-elle suffisante pour répondre aux défis de société de ce siècle ?

Le débat qui a lieu un peu partout sur les projets de centres commerciaux est exemplaire à cet égard. Les mandataires ne se sentent pas en position de refuser les développements commerciaux, se disant qu'en cas de refus ceux-ci iront ailleurs : adieu promesses d'emplois ; adieu taxes promises. Jusqu'ici, ils pouvaient encore décider en chambre et s'abriter derrière la technicité des questions d'aménagement du territoire mais cette attitude n'est plus tenable car les citoyens sont de mieux en mieux informés, outillés, entre autres grâce à internet et aux réseaux sociaux, et font le lien entre les phénomènes sociaux globaux et les projets qui leur sont proposés.

Depuis 50 ans, il existe une contestation urbaine vivante mais la nouveauté tient dans le fait qu'elle n'a plus vraiment besoin, aujourd'hui, de relais, du soutien de la presse ou de l'écoute des mandataires : elle fait irruption d'elle-même directement dans le débat public.

Le résultat de la consultation populaire organisée à Ottignies-LLN sur le projet d'extension du centre commercial l'Esplanade s'impose ainsi à l'agenda politique.

La valeur ajoutée de la participation des citoyens à la conception des projets urbains

D'après notre expérience, il y a blocage des projets dans des cas très différents dans leurs causes : quand le promoteur n'a pas ou plus les moyens de ses ambitions ou change d'avis. Les exemples sont nombreux : projet de bureaux puis de logements de Besix Porte de Ninove, permis pour des bureaux jamais réalisés place De Brouckère (Allianz), projet d'hôtel soutenu par la Région, à l'époque, contre les plans d'affectation place des Martyrs et jamais réalisé...

Il y a blocage quand un promoteur tente de contourner les règles et se trouve contrarié par un recours devant le Conseil d'État (Gesù rue Royale).

Il y a blocage également quand le projet ne répond pas aux besoins de la société, quand les pouvoirs publics refusent d'écouter. Par exemple, depuis 2008, Pascal Smet entend bétonner l'avenue du Port pour complaire aux promoteurs immobiliers, aux acteurs économiques, aux associations cyclistes et aux navetteurs. C'était sans compter sur la mobilisation des amateurs de patrimoine et des défenseurs des platanes qui a généré une véritable saga médiatique, a mobilisé les Bruxellois et démontré jusqu'en justice l'irrégularité des actes attaqués et leur illégitimité d'un point de vue global: le caractère industriel de l'avenue du Port appartient en effet à l'histoire de Bruxelles et de la population qui vit dans le quartier Maritime.

Il y a blocage quand un rapport de force défavorable s'oppose à l'équité. Dans le dossier du survol de Bruxelles, par exemple, la position du fédéral et des acteurs économiques concernés entend évacuer la question de la densité des zones survolées. C'est pourquoi, il est essentiel d'analyser, de structurer et de faire remonter les revendications des populations concernées, surtout si elles sont peu investies dans les codes de la vie sociale.

Quelques bonnes pratiques qui favorisent le lien social

La politique des Contrats de quartier, menée depuis plus de 20 ans, en Région de Bruxelles-Capitale, a incontestablement changé le visage de nombreux quartiers en agissant, dans un espace circonscrit, sur la rénovation des espaces publics, la résorption des chancres, la production de logements et d'équipements publics. Élargir les trottoirs, contourner le stationnement, installer des oreilles de trottoirs et des dispositifs de ralentissement du trafic, écarter le trafic de transit des quartiers résidentiels : tout cela concourt à la modération du trafic, du bruit, de l'insécurité routière, en particulier pour les usagers les plus vulnérables : enfants et personnes à mobilité réduite. Permettre, par exemple, par l'aménagement de cheminements sécurisés et par le renforcement des transports en commun, aux parents d'accompagner les enfants à l'école sans prendre la voiture permet de développer le lien social.

Figure 44 – Moment de détente au Mont des Arts à Bruxelles



(Photo : Alexandre Dulaunoy - CC BY-SA 2.0)

Un gros effort a été fait également à Bruxelles dans le domaine de l'aménagement sur tout le territoire de plaines de jeux adaptées à chaque âge.

Un travail considérable reste à faire pour diminuer l'impact des ruptures urbaines : pénétrantes, voies de chemin de fer, petite ceinture, tunnels et leurs trémies...

Pour que l'usager se sente à l'aise dans un espace public et envisage d'y séjourner et donc, éventuellement d'y interagir avec autrui, il importe qu'il ne se sente pas physiquement exposé ou agressé par le bruit, le mouvement, le vent. Il est indispensable de remettre en cause la place de la voiture en ville. Il faut le faire en s'appuyant sur des études de mobilité bien étayées et en assurant leur compréhension par le public dans le cadre de concertations ouvertes. L'objectif n'est pas de déplacer les nuisances mais de les réduire partout.

La ville sera plus reliante quand elle sera partout apaisée, plus silencieuse et plus respirable et quand son organisation politique permettra d'entendre la parole citoyenne en amont des projets.

Voilà pourquoi l'ARAU poursuit ces objectifs : faire de Bruxelles la ville la plus démocratique du monde, doter les habitants d'outils d'analyse pour écarter les projets déshumanisants, défendre le patrimoine, l'espace public, le logement entre autres pour concourir à la ville reliante.

Dans le domaine architectural, les arguments de l'augmentation de la densité et de l'efficacité énergétique des bâtiments sont souvent instrumentalisés au profit de l'explosion des superficies sans égards pour les nuisances générées. Le green washing est omniprésent. En réalité, un bilan carbone des démolitions-reconstruction devrait être opéré car, dans une ville comme Bruxelles, les déchets de constructions, difficiles à recycler, représentent près d'un tiers des déchets produits. L'utopie architecturale a toute une histoire mais elle n'adresse généralement pas la question des modalités de la prise de décision sur la ville comme ensemble : qui décide ? qui produit ? comment et pour qui ? ⁴⁹

⁴⁹ Pour de plus amples informations : www.arau.org