

Analyse du lundi 12 décembre 2022

Le piétonnier... et maintenant ?

« Le piétonnier » a pris sa place dans le centre-ville et dans le langage courant des Bruxellois. Soumis à un marketing territorial intense, il est loin de rencontrer les conditions de l'urbanité et de l'habitabilité. Il convient donc d'en dresser les limites avant d'en faire un modèle à reproduire ou à étendre, et de formuler des propositions pour viser un autre projet de ville où la régulation permettra de contrer les dérives du marché.



Le projet Brouck'R, à droite de l'image, est un des nombreux projets immobiliers en cours le long du piétonnier.

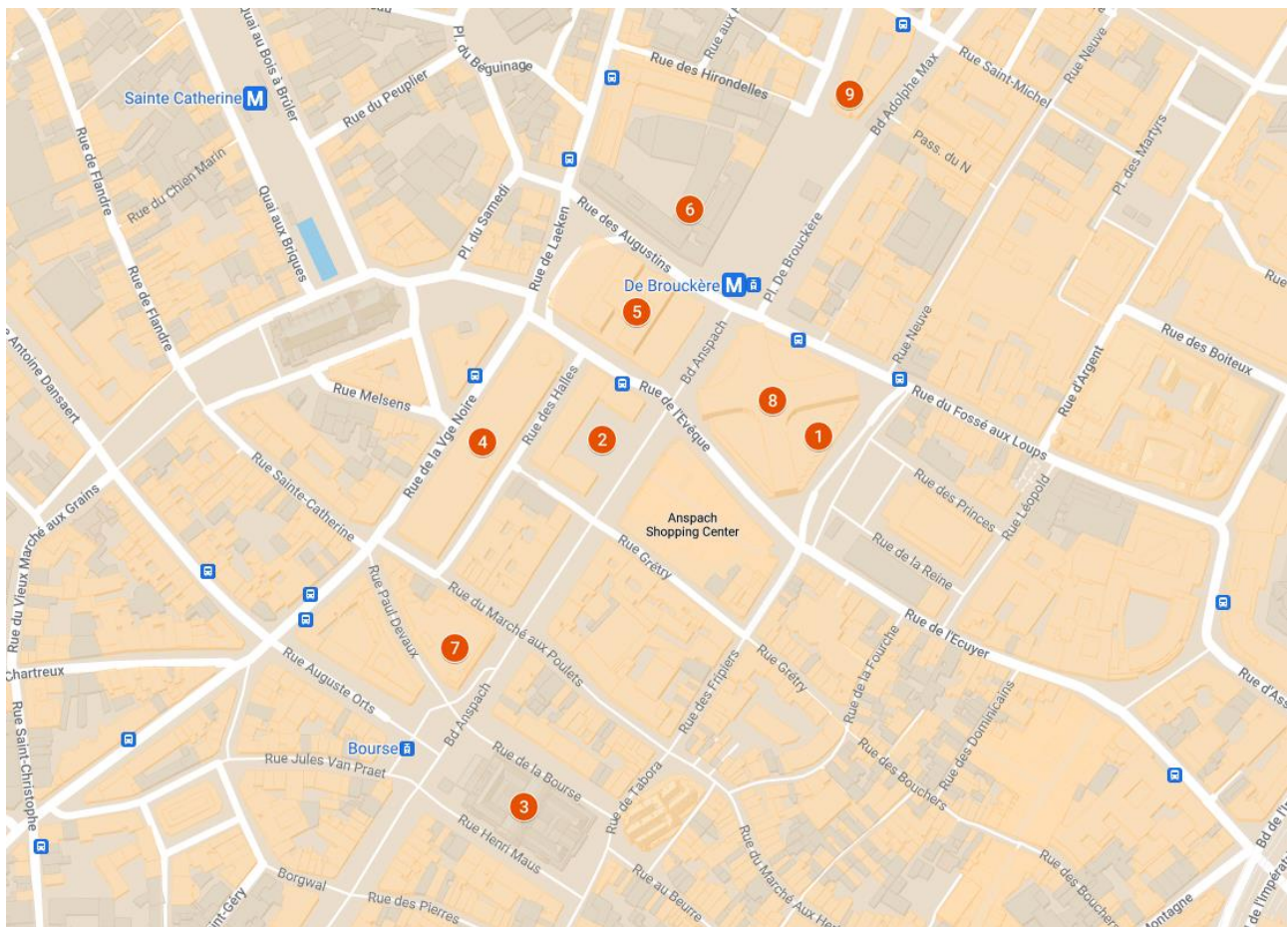
Peu qualitatif et très pollué, l'espace public des boulevards du centre méritait une nouvelle vision et des travaux de réaménagement. Sur ce constat, le consensus était là et largement partagé par l'ARAU qui a, des années durant, proposé un projet de rénovation des boulevards. C'est finalement un projet à la fois plus limité dans l'espace (la portion hyper-centrale du boulevard Anspach, le boulevard Maurice Lemonnier étant quant à lui resté calé dans les années 1980, parmi les voitures) mais aussi plus « mégalo » dans ce qui a été conçu par la Ville de Bruxelles, répondant en partie à une pression citoyenne réclamant moins de voitures dans le centre-ville (en juin 2022, étaient célébrés les 10 ans de l'initiative « Pic Nic The Streets », voir plus loin).

L'« inauguration » du piétonnier et la fin de ces chantiers, en 2021, ne signifient pas pour autant l'aboutissement (et donc la clôture) du débat public sur les boulevards du centre. Le processus de transformation de l'hypercentre est toujours en cours et est synonyme d'un plus vaste phénomène que celui de la piétonnisation.

Il suffit de se promener entre la Bourse et la place De Brouckère pour se rendre compte du « fleurissement » d'opérations immobilières, pour la plupart de grande ampleur (voir carte et tableau page suivante). Au rayon des projets déjà réalisés, on peut épinglez la rénovation du socle commercial de la tour « Centre Monnaie » (projet *The Mint* ; 1) et la rénovation/extension du rez commercial du bâtiment *Grétry* (projet *Crystal City* ; 2). Toujours sur le même périmètre, les projets en phase de mise en œuvre, à différents stades d'avancement, sont : la rénovation/réaffectation de la Bourse (3), la finalisation de la construction du nouveau centre administratif de la Ville de Bruxelles (*Brucity* ; 4) et de la rénovation lourde de la tour Philips (*Multi* ; 5), la démolition-reconstruction de l'îlot autour du cinéma UGC place De Brouckère (6). Enfin, il faut encore ajouter une série de projets moins avancés : conversion de l'ancien bâtiment d'Actiris à la Bourse (projet *The Dome* ; 7), rénovation lourde de la tour *Centre Monnaie* (projet *Oxy* ; 8), réaffectation de l'Hôtel Continental (aussi connu sous le nom de « bâtiment Coca-Cola » ; 9) place De Brouckère. En tout, ce sont plus de 200.000 m² qui sont concernés.

D'après le bourgmestre de la Ville de Bruxelles¹, Philippe Close, cette incroyable « fertilité » de la promotion immobilière autour du piétonnier représenterait pas moins d'un milliard d'euros d'investissements !

1 « Philippe Close: "Les recours freinent le développement de Bruxelles" » in trends.levif.be, 1er décembre 2022. A noter que Philippe Close ne détaille pas les projets qu'il prend en compte pour arriver à ce total ; il ne s'agit donc pas forcément de la même liste que celle que nous avons établie.



	Logements	Logements étudiants	Hôtels	Bureaux	Commerces	Equipements	Total
1. <i>The Mint</i>				15.148	16.129		31.277
2. <i>Crystal City</i>					2.500		2.500
3. <i>Bourse</i>					1.975	9.404	11.379
4. <i>Brucity</i>						36.721	36.721
5. <i>Multi</i>				43.587	1.422	568	45.577
6. <i>Brouck'R</i>	18.480	4.393		10.700	3.365		36.938
7. <i>The Dome</i>	5.063			7.535	5.484		18.082
8. <i>Oxy</i>	11.785		14.543	43.843	194	621	70.986
9. <i>Continental</i>							4.000
Total par fonction	35.328	4.393	14.543	120.813	31.069	47.314	206.193

Parallèlement à ces transformations immobilières, des projets de réaménagement d'espaces publics se développent eux aussi en « bordure » du piétonnier : boulevard Adolphe Max, abords de *Brucity* ou encore rue Sainte-Catherine, pour ne mentionner que les plus récents.

Enfin, sous l'angle de la planification (plans stratégiques et/ou réglementaires), il faut également citer l'instauration récente d'un nouveau plan de circulation dans le Pentagone, l'adoption d'un nouveau schéma de développement commercial (SDC), dont le premier volet a été publié début 2022², ou encore le projet d'élaboration d'un Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) « Unesco » dans le quartier de la Grand Place et autour de la Bourse.

² <https://www.bruxelles.be/schema-de-developpement-commercial>

Ce qui est en train de se jouer dans l'hypercentre dépasse donc largement la question de la suppression du trafic automobile au profit d'un espace public « apaisé ». Bien que l'attention médiatique et politique se soit presque exclusivement focalisée sur le sujet de la mobilité au moment du lancement du projet de piétonnier, l'ARAU a, à travers ses nombreuses analyses³, toujours essayé de prendre en considération l'ensemble des effets d'un tel « projet de ville », en dépassant le clivage, assez réducteur, du « pour ou contre les voitures sur les boulevards du centre ». L'opposition de l'ARAU au piétonnier reposait sur cette analyse d'ensemble, aussi bien sur les conséquences immédiatement observables (dégradation de la desserte en transports en commun, report de trafic sur le mini-ring...) que sur les dérives potentielles, au détriment des habitants (surtourisme, développement incontrôlé de l'horeca, transformation de l'espace public en centre commercial à ciel ouvert, etc.).

La question qui se pose aujourd'hui n'est pas de savoir si les « prévisions » des uns et des autres (y compris celles de l'ARAU) se sont ou non réalisées. Dresser un bilan complet des effets du piétonnier serait certes un exercice utile, mais particulièrement « périlleux » étant donné la crise sanitaire de ces dernières années et ses diverses conséquences (sur le secteur du tourisme et du commerce, pour ne citer que ces deux exemples). La question posée à travers la présente analyse est donc plutôt celle des ambitions politiques et de l'encadrement de l'avenir du piétonnier : quel hypercentre est-il en train de se dessiner par les transformations en cours ? Pour qui, pour quoi et comment ces nombreux projets s'élaborent-ils ?

Pour l'ARAU, cette partie de la ville doit devenir un vrai « morceau de ville », habitable et habité. Les « ingrédients de la recette » pour y parvenir sont connus : mixité des fonctions (logements, commerces, équipements publics, etc.) et mixité sociale (logements abordables, commerces de proximité), garantie de la pluralité des usages de l'espace public, environnement sain... bref, un accès, pour tous, à toutes les fonctions, à tous les « services » qu'offre la ville. Il n'est pas question pour autant de nier la centralité de ce(s) quartier(s) : des fonctions et activités supralocales (culturelles, commerciales, touristiques...) y ont bien sûr leur place, à condition qu'elles ne relèguent pas au second plan les intérêts des habitants. Les discours des responsables politiques de la Ville de Bruxelles et de la Région prônent, tous, la nécessité d'un équilibre. Philippe Close, le déclarait encore ce 1^{er} décembre dans une interview accordée au Vif à propos des nombreux investissements privés le long du piétonnier : « Mon angoisse est plutôt de trouver un équilibre avec le logement public. Car l'enjeu est surtout de parvenir à développer une ville qui présente une mixité urbaine et sociale. L'accessibilité au logement devient aujourd'hui très problématique, même pour des jeunes couples qui travaillent. Je n'ai aucun souci à ce que le monde immobilier gagne bien sa vie mais, en tant que bourgmestre, je dois veiller à assurer un certain équilibre. »

En l'absence de définition de cet « équilibre » et de définition des moyens concrets pour l'atteindre, le risque de voir les fonctions les plus « fortes » (c.-à-d. les plus économiquement rentables) prendre le pas sur les besoins des habitants est réel, et élevé, *a fortiori* si la régulation publique est faible ou inexistante.

³ Voir liste en annexe.

Avant de formuler plus en détail les propositions de l'ARAU, il est utile de faire un bref rappel de nos critiques sur le projet de la Ville de Bruxelles de « nouveau cœur pour Bruxelles », officiellement lancé en janvier 2014.

1. La naissance du piétonnier

Avant le lancement du projet de la Ville de Bruxelles en 2014, les espaces publics des boulevards du centre étaient majoritairement consacrés à la circulation automobile, au profit d'un trafic de transit traversant le Pentagone et d'un trafic à destination des différentes « zones » du centre-ville. Cet usage s'inscrivait en plein dans une logique fonctionnaliste et utilitariste : « les voiries, ça sert à faire circuler les voitures » (pour rappel, les transports en commun avaient été enterrés sous les boulevards dans les années 1970). Cette logique fonctionnaliste et utilitariste était d'ailleurs loin de se limiter aux seules voiries : la ville entière était vouée à une division en différentes « zones » (il est alors impropre de parler de quartiers), chacune d'entre elles étant destinée à accueillir une unique fonction spécifique. Dans les abords immédiats de l'actuel piétonnier, on peut citer :

- la zone De Brouckère, dédiée au secteur tertiaire, avec notamment ses deux tours de bureaux (tours Philips et Centre Monnaie) qui préfiguraient le projet (heureusement non réalisé) d'une enfilade de tours devant s'étendre pour rejoindre le Quartier Nord ;
- la zone du piétonnier de la rue Neuve, centre commercial à ciel ouvert ;
- la zone touristique autour de la Grand Place, avec sa « fameuse » rue des Bouchers, ou encore, d'« apparition » plus récente, la zone horeca de Saint-Géry et sa fonction « festive » ;
- Si on élargit un peu le périmètre vers l'est du Pentagone, on peut également recenser la zone tertiaire et administrative de la jonction Nord-Midi (Cité administrative, tour des finances) et le « zoning muséal » du Mont des Arts et de la place Royale.

En juin 2012, des habitants manifestent leur volonté de changement en occupant la voirie au niveau de la place de la Bourse à plusieurs reprises. Baptisé « Pic Nic the streets », ce mouvement citoyen revendique :

« un espace public de qualité pour tous les habitants, plus accueillant pour la mobilité verte (piétons, cyclistes), débarrassé de l'automobile, avec un air plus sain. »⁴

A la même époque, l'ARAU développe à nouveau sa vision pour la rénovation de l'entièreté des boulevards du centre, en mettant l'accent sur le retour du tram en surface, ce projet permettant à la fois répondre aux besoins d'accessibilité en transports en commun, mais aussi à la nécessité de mieux répartir l'espace public et d'améliorer le confort de tous les usagers.

⁴ Julie TESSUTO, « Changer la ville pour changer la vie ? Le mouvement citoyen PicNic the Streets et l'invisibilisation des enjeux socio-économiques liés au réaménagement du centre-ville de Bruxelles », *Environnement Urbain / Urban Environment* [En ligne], Volume 10 | 2016, mis en ligne le 08 novembre 2016, consulté le 31 mai 2022. URL : <http://journals.openedition.org/eue/1405>

La réponse de la Ville de Bruxelles à cette demande intervient le 31 janvier 2014, date de la présentation officielle de son projet de « nouveau cœur pour Bruxelles »⁵ qui ambitionne, par la piétonnisation d'une partie des boulevards du centre, un « redéploiement », « une réponse volontaire aux défis sociaux, économiques, commerciaux, environnementaux et culturels qui se posent à la Ville » tout en promettant que « ce réaménagement profitera donc en premier lieu aux habitants de ces quartiers ».

Ces « bonnes » intentions cachent mal les défauts majeurs du projet, à commencer par son volet mobilité (instauration d'un miniring, projets de 4 nouveaux parkings publics souterrains, recul de la desserte en transports en commun...) qui fait l'objet, dans les mois qui suivent, de plusieurs analyses de l'ARAU et d'autres associations et comités regroupés au sein de la *Platform Pentagone*⁶. Mais la critique ne se limite pas à la seule question de la mobilité : la question de la destination du piétonnier est tout aussi importante. Quel(s) rôle(s) est amené à jouer ce nouvel espace public « apaisé » ? Est-il voué à prolonger le centre commercial à ciel ouvert de la rue Neuve ? A élargir la zone touristique de la Grand Place ? A offrir de nouveaux espaces aux terrasses de l'horeca, comme à Saint-Géry ? A accueillir une série de grands événements « festifs » ? Ou à tout cela à la fois ? Ou à autre chose ?

En résumé : le piétonnier c'est pour quoi ? et pour qui ?

En l'absence d'un plan de la Ville de Bruxelles définissant le devenir de l'hypercentre (ou, à tout le moins, de balises pour encadrer les transformations), l'analyse doit donc se faire à partir de ce qu'il se passe « sur le terrain », ce qui est d'ailleurs la seule manière d'évaluer correctement et justement l'effet d'une (non-) politique. Pour rappel, seul le réaménagement physique des espaces publics a fait l'objet d'une étude et a été soumis aux procédures de publicité-concertation (enquête publique et commission de concertation).

2. Etat des lieux et propositions pour faire du piétonnier un « vrai morceau de ville »

Comme mentionné en introduction, la crise sanitaire et ses conséquences n'ont pas (encore) permis au piétonnier de « révéler son plein potentiel ». On pense en particulier à ses deux principales places (place De Brouckère et place de la Bourse). Le réaménagement de celles-ci a en effet été pensé pour leur permettre d'accueillir au mieux des « grands événements » : larges espaces minéralisés, présence minimale de mobilier urbain, quasi-absence de végétalisation, etc. Bien qu'une série d'activités ont déjà été organisées avant la crise sanitaire ou durant les moments de « répit », on est sans doute loin d'avoir atteint le « rythme de croisière » imaginé par la Ville de Bruxelles (en particulier au niveau de la place de la Bourse dont le chantier de réaménagement s'est terminé plus récemment que celui de la place De Brouckère).

Malgré ce contexte particulier dû à la crise sanitaire, il est toutefois possible d'identifier les tendances à l'œuvre dans différents domaines et de formuler une série de propositions afin de faire du piétonnier un « vrai quartier » et pas seulement un lieu de « destination ».

⁵ Voir le dossier de presse <https://www.bruxelles.be/sites/default/files/bxl/Presse/140131%20-%20Un%20nouveau%20coeur%20pour%20Bruxelles.pdf>

⁶ <https://www.platformpentagone.be/qui-sommes-nous/charte/>

Nous avons fait le choix, pour structurer le propos, de diviser notre analyse en 4 parties :

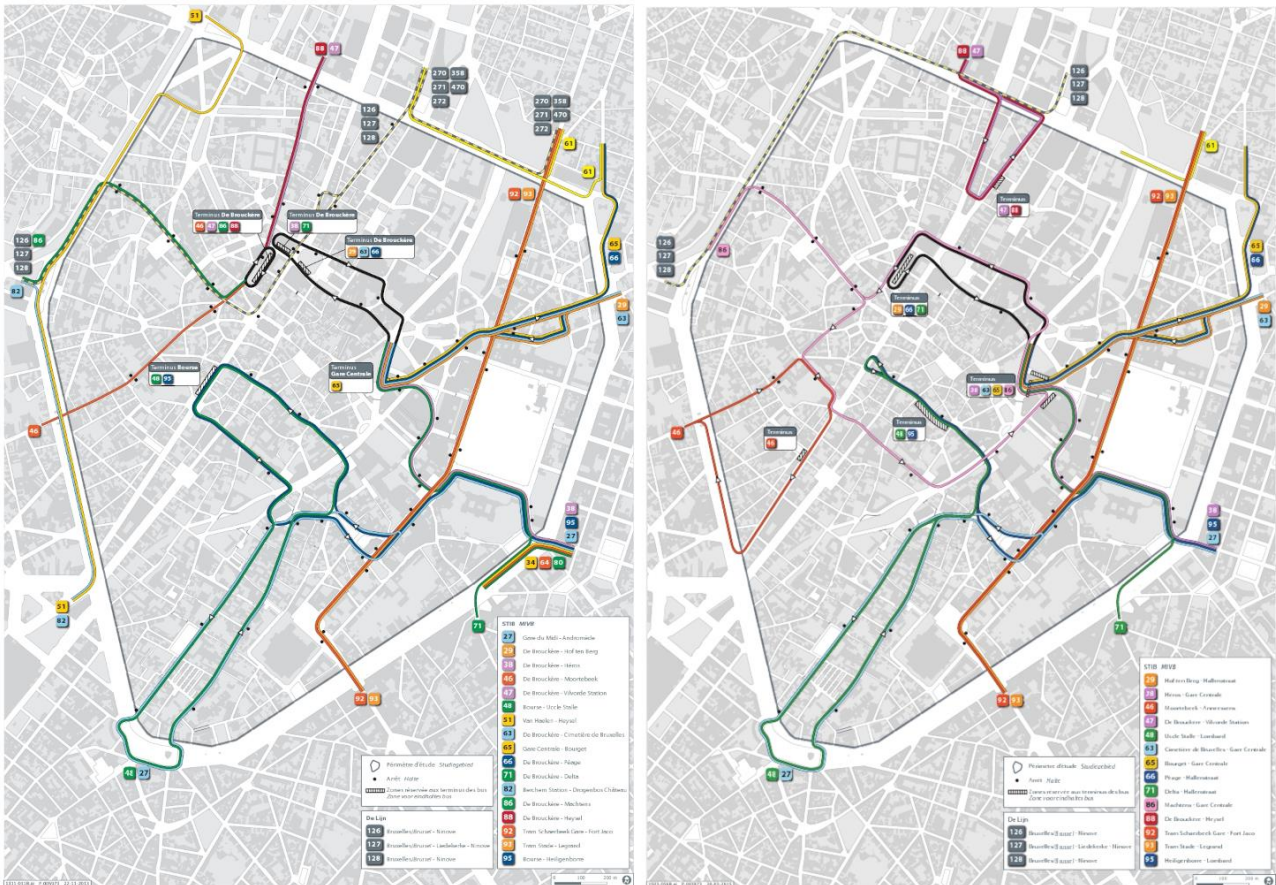
1. Politique de mobilité
2. Politique de logement
3. Politique commerciale
4. Politique d'attractivité touristique et événementielle

Il ne s'agit bien évidemment pas d'établir des catégories hermétiques les unes par rapport aux autres. Analyser un « phénomène urbain » comme le piétonnier (et plus généralement « la ville ») demande d'appréhender les interactions entre ces différents domaines : ainsi, la politique du logement est intimement liée aux politiques commerciales et de mobilité ; l'usage de l'espace public est déterminé non seulement par son aménagement « physique » mais aussi par la politique de mobilité, la politique commerciale, la politique touristique et événementielle ; etc.

Cette division de l'analyse en quatre catégories ne doit donc être vue que comme un choix méthodologique, certainement pas comme une référence au fonctionnalisme de la charte d'Athènes qui entendait réduire la ville à quatre fonctions et à les séparer entre elles : habiter, travailler, se divertir, circuler. La vision de l'ARAU, qui rappelle régulièrement la complexité de la ville et l'imbrication des échanges et interactions, est à l'exact opposé !

2.1. Politique de mobilité : il reste encore des erreurs à corriger

La politique de mobilité de la Ville de Bruxelles accompagnant la piétonnisation a suscité de vives critiques. Outre la création d'un miniring permettant le maintien d'un trafic de transit à travers le centre-ville et les projets (heureusement non réalisés) de nouveaux parkings publics, les analyses de l'ARAU relatives à la mobilité ont essentiellement porté sur le recul de l'accessibilité à l'hypercentre en transports en commun : plusieurs lignes de bus ont en effet été raccourcies (limitées à la gare Centrale alors qu'elles permettaient auparavant de rejoindre De Brouckère) au moment de la mise en place du plan de circulation de la Ville en 2015.



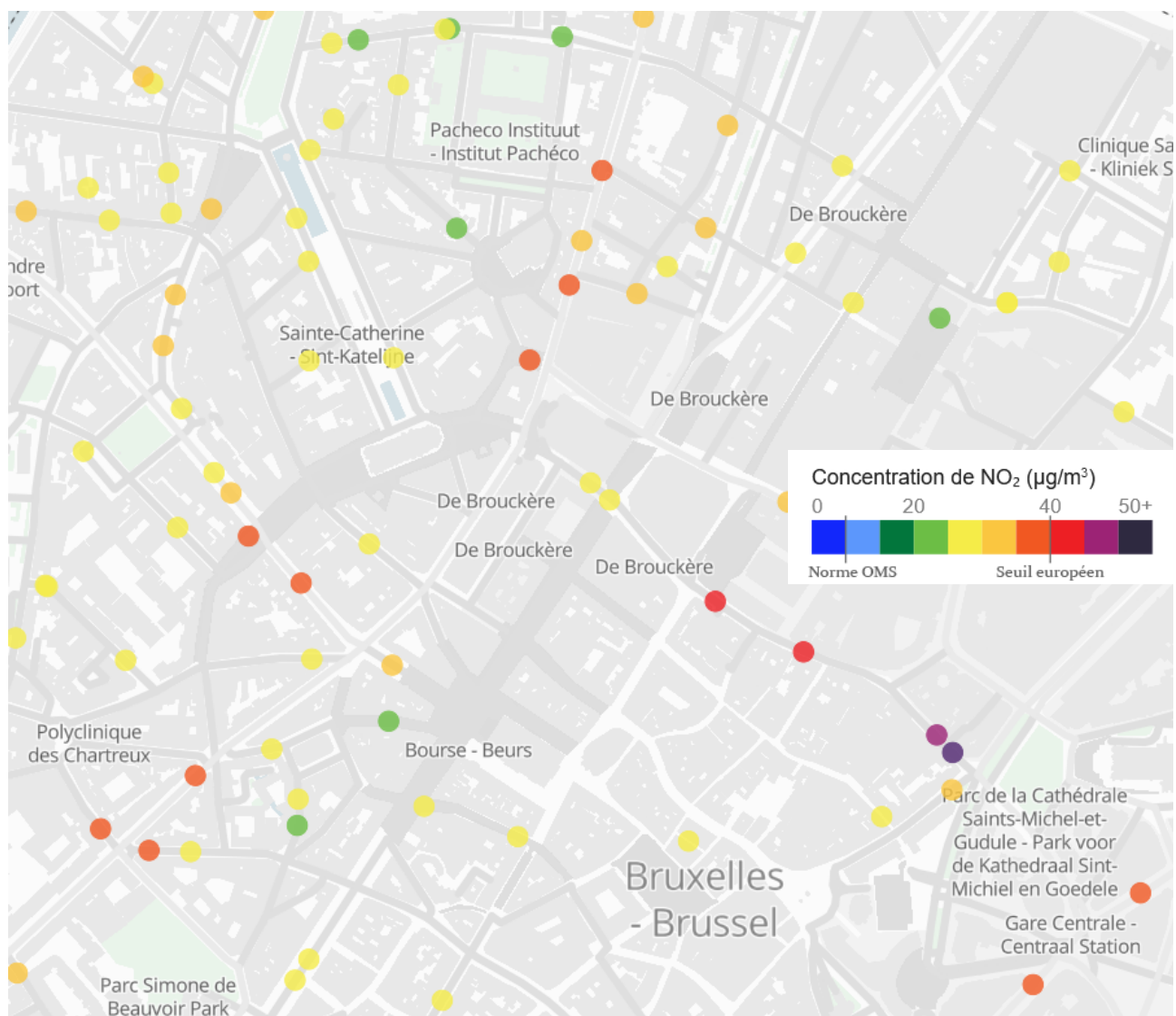
La desserte en transports en commun de surface avant la mise en œuvre du plan de circulation de 2015 (image de gauche) et la desserte projetée à l'époque (à droite)

Quelles ont été les principales évolutions depuis lors ? Et quelles sont les évolutions prévues ?

Malgré une série de modifications intervenues depuis 2015 (ex : suppression de la circulation automobile place De Brouckère du côté de l'UGC, prolongement de la ligne de bus 46 sur l'axe rue de Laeken – rue d'Anderlecht, etc.), la situation n'a, *a priori*, pas franchement évolué dans le bon sens. En l'absence de données (en tout cas de données publiées) relatives au trafic automobile, il est difficile de poser un jugement « définitif ». Néanmoins, les données sur la qualité de l'air récoltées dans le cadre de la recherche citoyenne *Curieuzenair*⁷ ont montré des

⁷ <https://curieuzenair.brussels/fr/acceuil/>

seuils de pollution toujours dangereux aux abords du piétonnier (en particulier sur le tracé du miniring), ce qui montre qu'il n'y a pas eu de réduction suffisante du trafic automobile.



En matière d'accessibilité du piétonnier en transports en commun, la dégradation de la desserte consécutive à la mise en œuvre du plan de circulation de 2015 n'a été que très partiellement compensée par le prolongement de la ligne de bus 46 sur l'axe rue de Laeken – rue d'Anderlecht. Concernant les liaisons est-ouest (celles qui ont le plus souffert du plan de 2015), la seule note positive est la création de la ligne de bus 33 qui n'offre toutefois qu'un service très limité puisqu'elle est cantonnée à une partie du Pentagone (pas de liaisons avec les quartiers au-delà de la petite ceinture) et que ses fréquences et sa capacité (la ligne utilise des minibus) sont très faibles.

Face au constat que le centre-ville est encore bien trop « accueillant » pour la voiture, au détriment des autres modes, la Ville de Bruxelles a récemment mis en œuvre un nouveau plan de circulation⁸ censé traduire sur le terrain les principes du plan régional de mobilité Good Move. Ce nouveau plan de circulation pour le Pentagone est entré en vigueur le 16 août 2022.

⁸ <https://www.bruxelles.be/goodmove>

S'il affiche de bonnes intentions et propose des avancées réelles qui doivent être soutenues, l'analyse réalisée par le BRAL⁹, cosignée par l'ARAU, montre toutefois que ce plan est perfectible, en particulier en mettant en œuvre les principes suivants :

- Un meilleur respect du principe STOP¹⁰, qui détermine une hiérarchie des différents modes de de déplacement : en premier lieu la marche, puis le vélo, ensuite le transport public et, en dernière position, la voiture privée ;
- L'allocation de plus d'espaces publics au profit de la circulation non motorisée et des fonctions de séjour (c.-à-d. des usages autres que les déplacements) ;
- La prise en compte de l'objectif d'amélioration de la qualité de l'air : les axes sur lesquels le plan de circulation entend « renvoyer » le trafic automobile sont ceux qui souffrent actuellement le plus d'une mauvaise qualité de l'air...

Comme mentionné plus haut, c'est sur base de la « réalité du terrain » que les modifications au plan devront être pensées et mises en œuvre. Les évaluations et les analyses qui devront être réalisées dans les mois qui viennent devront permettre de déterminer les mesures complémentaires à prendre afin de répondre au mieux aux objectifs de réduction du trafic automobile et d'« apaisement » des quartiers.

Une nouvelle ligne de tram est-ouest à travers le Pentagone

Il y a donc encore une importante marge de progression dans le domaine de la mobilité, en particulier pour l'accès au piétonnier en transports en commun dans l'axe est-ouest. C'est pourquoi l'ARAU soutient la création d'une nouvelle ligne de tram est-ouest à travers le Pentagone¹¹. Une telle ligne permettrait :

- de mieux connecter l'est (haut) et l'ouest (bas) du Pentagone ;
- d'offrir plus de liaisons directes entre le centre-ville et les autres quartiers de la Région, particulièrement depuis/vers l'ouest où de nombreux quartiers très densément peuplés n'ont pas d'accès directs au centre-ville hormis ceux où passent les lignes 1 et 5 du métro ;
- de délester l'axe du métro 1-5 en offrant un tracé « parallèle ».

⁹ <https://bral.brussels/fr/artikel/le-pentagone-bruxellois-un-quartier-apais>

¹⁰ Acronyme de Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Privévervoer.

¹¹ Pour le détail de cette proposition, voir notre analyse du 15 février 2021 Plaidoyer pour un tram est-ouest à travers le Pentagone <https://www.arau.org/fr/plaidoyer-pour-un-tram-est-ouest-a-travers-le-pentagone/>



Tracé d'une ligne de tram est-ouest à travers le Pentagone, projet développé en 1999 par Olivier Colla, Frédéric Dobruszkes et Benoît Moritz. Ce tracé propose plusieurs variantes pour se connecter au réseau existant : à l'est via la place Royale ou via le Sablon ; à l'ouest via la rue Dansaert ou par un embranchement vers le nord.

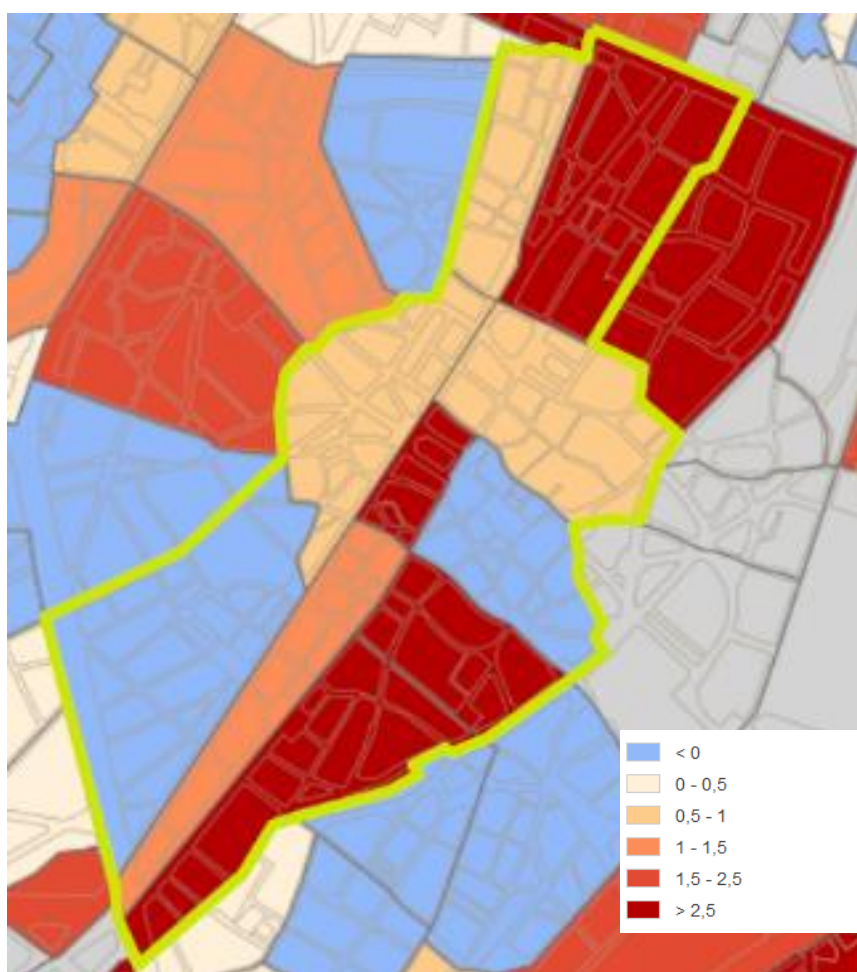
A côté de la création de nouvelles infrastructures pour les transports en commun, il est nécessaire de prendre d'autres mesures pour améliorer le service rendu aux usagers, comme par exemple créer plus de bandes bus ou encore donner une plus grande priorité aux transports en commun aux feux ; la mesure la plus efficace étant, bien sûr, de fortement diminuer le trafic automobile dans lequel sont englués les bus et les trams. Cette diminution de la circulation automobile ne doit bien évidemment pas se limiter au seul Pentagone, mais concerner l'ensemble de la Région. Les moyens à mettre en œuvre sont connus : réduction de l'espace public alloué à la voiture (notamment par la suppression d'infrastructures comme les pénétrantes autoroutières, les tunnels, les viaducs...), réduction de l'offre de stationnement, instauration d'un péage urbain ou d'une taxe kilométrique, etc.

2.2. Une politique du logement qui laisse libre cours au marché : les pouvoirs publics doivent réagir !

La question du logement a été assez peu abordée dans les nombreux débats sur le piétonnier. On peut toutefois identifier deux principales craintes qui s'étaient exprimées :

- D'une part, celle d'un risque de gentrification accru par la « revalorisation » des espaces publics ;
- D'autre part, celle d'un risque de voir des habitants quitter des quartiers où la pression touristique, événementielle et de l'horeca aurait dégradé les conditions d'habitabilité et/ou aurait favorisé la disparition de logements classiques au profit d'hébergements touristiques (type Airbnb ou apart-hôtel).

Le manque de données et d'études, ainsi que la forte diminution des activités touristiques et événementielles pendant la pandémie, ne permettent pas de dresser de bilan global définitif. D'un point de vue purement « comptable » on peut toutefois constater une hausse de la population dans les secteurs statistiques aux abords du piétonnier. Ces secteurs (voir carte ci-dessous), qui comptaient 17.978 habitants en 2014 (dernière année pré-piétonnier), en comptaient 19.248 en 2020, soit une croissance de 7 % alors que, sur la même période, la moyenne régionale était de 4,7 %.



Taux de croissance annuel moyen de la population 2014 – 2019 (source : Monitoring des quartiers)

Sur base de ces seuls éléments, il n'est pas possible de constater un « effet piétonnier » particulier. En revanche, l'analyse des plusieurs « gros » projets immobiliers en cours permet de mettre en évidence plusieurs tendances vraisemblablement à venir en matière de logement aux abords du piétonnier. Au total, ce seraient en effet plusieurs centaines de nouveaux logements qui seraient mis sur le marché dans les années avenir si ces projets immobiliers étaient mis en œuvre tels qu'actuellement envisagés.

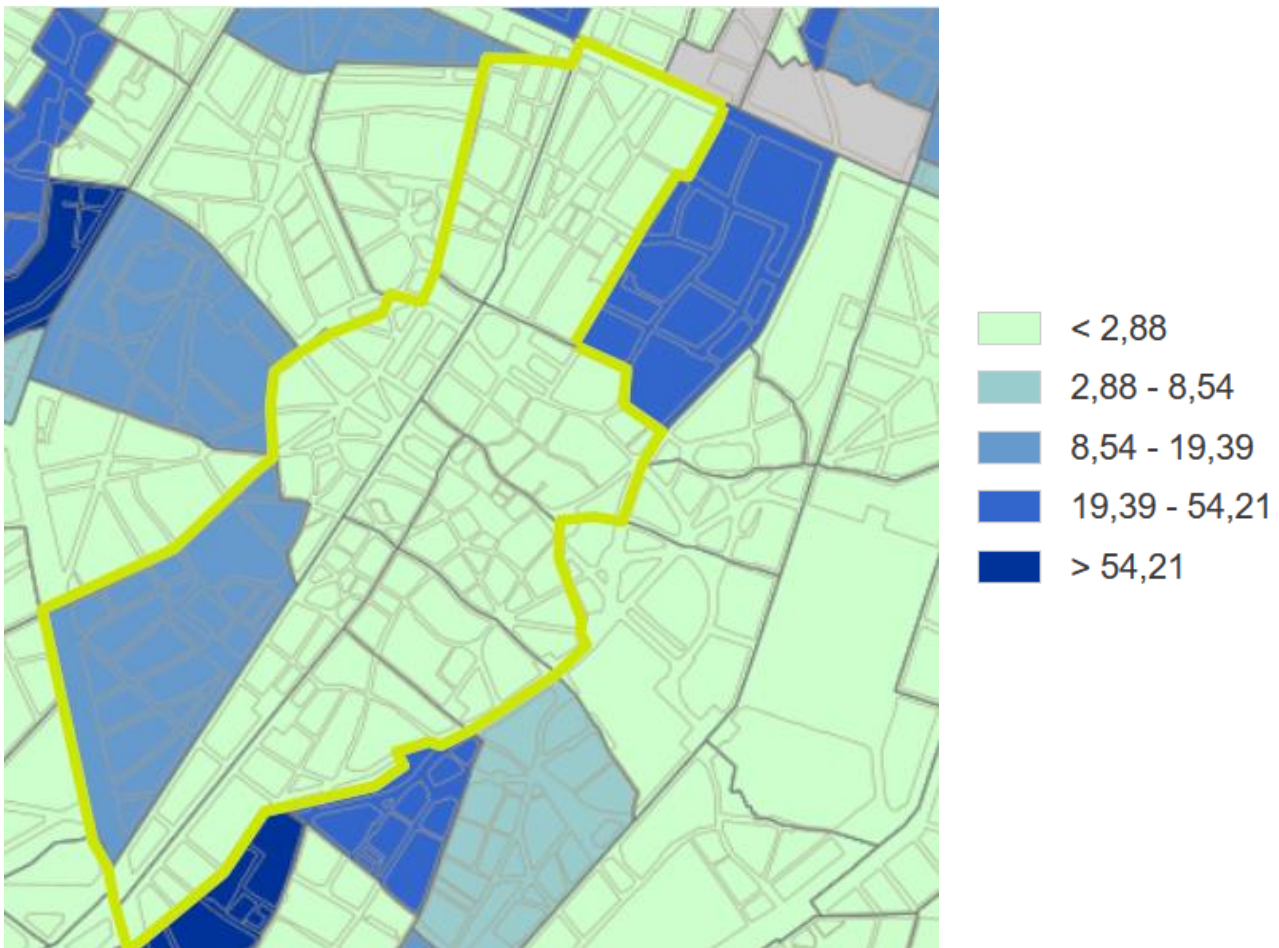
Projet	Nombre de logements « classiques »	Nombre d'autres types d'hébergements
<i>Brouck'R</i>	176	129 logements étudiants
<i>Oxy</i>	120	316 chambres d'hôtel
<i>The Dome</i>	55 appartements en « cohousing » ¹²	

Deux éléments principaux peuvent être dégagés suite à l'analyse de ces projets.

- Premièrement, la part de logements/hébergements « non classiques » est très conséquente. Les promoteurs de ces projets envisagent de créer de nombreuses chambres d'hôtel (plus nombreuses encore si on élargit le périmètre), « produit » plus rentable que le logement classique. Si ces chambres d'hôtel sont effectivement réalisées, cela ne pourrait que renforcer le caractère touristique des alentours du piétonnier.
- Deuxièmement, le « standing élevé » des logements ne rencontre pas la demande des Bruxellois en matière de logements abordables. Dans le périmètre autour du piétonnier (voir carte p. 14) on ne comptait, en 2019, que 2,43 % de logements sociaux. La création de centaines de nouveaux logements au prix du marché aurait pour effet mécanique de faire encore baisser cette proportion qui s'est déjà « érodée » ces dernières années (le pourcentage était de 2,55 % en 2014)¹³.

¹² Les unités de logement projetées sont de très petite taille. Elles sont toutes indépendantes (cuisine et salle de bain privatives) et bénéficient de plusieurs espaces communs : il ne s'agit donc pas à proprement parler de coliving.

¹³ Source : Monitoring des quartiers monitoringdesquartiers.brussels



Nombre de logements sociaux pour 100 ménages, 2019 (source : Monitoring des quartiers)

Les pouvoirs publics doivent utiliser les leviers dont ils disposent !

Ces probables évolutions ne sont en rien une fatalité ! La Ville de Bruxelles et la Région disposent en effet des moyens pour empêcher la dérive du surtourisme et pour garantir la création de logements abordables. Plusieurs leviers peuvent être activés pour encadrer le marché et/ou compenser ses effets « indésirables ». Sans prétention d'exhaustivité, on peut citer :

1. La planification

Un Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS, instrument communal) ou un Plan d'Aménagement Directeur (PAD, instrument régional) permettent aussi bien de déterminer des seuils ou des plafonds pour les différentes fonctions (logements, hôtels, bureaux, commerces...) que de fixer des quotas minimaux de logements abordables (moyens et/ou sociaux). La Ville de Bruxelles s'est d'ailleurs récemment lancée dans un projet de PPAS en « bordure » du piétonnier : ce projet de PPAS « Unesco », autour de la Grand Place, vise notamment à encadrer/limiter les fonctions commerciales touristiques (dont l'Horeca) et à protéger le logement. La zone du piétonnier, de par sa situation géographique ((hyper)centre-ville), ses particularités (accueil de fonctions supralocales) et les profondes transformations liées à la piétonnisation, doit faire l'objet d'un encadrement spécifique pour empêcher le type de dérives qu'on a connu du côté de la rue Neuve ou de la Grand Place. Certes, on imagine mal une réplique à l'identique de

la rue Neuve et/ou de la rue des Bouchers sur le piétonnier : ces exemples presque caricaturaux de dérives monofonctionnelles ne sont, heureusement, plus « dans l'air du temps ». Ce n'est pas pour autant que le risque de voir la zone du piétonnier changer au détriment des intérêts des habitants n'est pas réel !

2. La délivrance (ou non) des permis

Il est utile de rappeler que l'autorité amenée à délivrer ou à refuser un permis dispose pour ce faire d'un pouvoir d'appréciation (dans le domaine de l'urbanisme on parle du principe de « bon aménagement des lieux »¹⁴). Dans le cas des projets cités dans cette analyse, l'autorité délivrante est la Région (puisque'il s'agit de « gros » projets). C'est sur base de ce pouvoir d'appréciation que l'autorité délivrante peut notamment prendre la décision (pour autant qu'elle soit dûment motivée) d'accorder des dérogations au cadre réglementaire (exemple « classique » : permettre une hauteur des bâtiments dépassant la hauteur maximale réglementaire). Ce pouvoir peut tout à fait être utilisé « dans l'autre sens » : l'autorité délivrante a le droit de refuser une demande de permis ou de demander la modification d'un projet même si celui-ci respecte les prescrits du cadre réglementaire.

Ce levier du pouvoir d'appréciation mérite toutefois de faire l'objet d'une très sérieuse mise en garde, le recours « extensif » au principe de bon aménagement des lieux permettant en effet à l'autorité délivrante de s'affranchir de tout cadre réglementaire ! C'est ce qu'il s'est notamment passé dans le cas du projet de tour *Europa*, rue de la Loi, où la Région a accordé un permis pour une construction totalement hors norme¹⁵. Il existe un risque réel de dérive vers un système où règnerait l'arbitraire, le « deux poids, deux mesures ». C'est pourquoi l'ARAU plaide pour le maintien d'un cadre réglementaire suffisamment précis, tout en restant « lisible », et pour la garantie de la publicité (transparence) à tous les stades de l'instruction des permis. Il va de soi que la mise en place de ce cadre réglementaire doit s'accompagner d'une sortie de la culture de la dérogation afin de s'assurer qu'il soit respecté.

3. L'imposition de charges d'urbanisme¹⁶ sous forme de logements abordables

Les « gros » projets immobiliers génèrent souvent des charges d'urbanisme non négligeables. Le système actuel n'est pas exempt de manquements, qui limitent sa portée

¹⁴ « Le « bon aménagement des lieux » est un principe essentiel en matière d'urbanisme. Il vise l'intégration et la compatibilité d'un projet avec l'environnement immédiat, bâti ou non. Son appréciation peut se faire par référence à divers éléments tels que les caractéristiques du quartier, l'impact sur le voisinage, la densité d'occupation du sol...

L'autorité administrative est la seule compétente pour porter cette appréciation. Elle y recourt pour l'élaboration de chaque décision relative à une demande de permis. » [https://urbanisme.irisnet.be/mots-cles-](https://urbanisme.irisnet.be/mots-cles-1)

¹⁵ Voir notre analyse du 1^{er} décembre 2020 *Far We(s)tstraat : qui fait la loi rue de la Loi ?* <https://www.arau.org/fr/far-weststraat-qui-fait-la-loi-rue-de-la-loi/>

¹⁶ La délivrance de certains permis d'urbanisme est subordonnée à la réalisation ou au paiement de charges d'urbanisme. Ces charges répondent à la nécessité d'engager des investissements publics suite à la réalisation de certains projets immobiliers : création ou rénovation de voies publiques, besoins de nouveaux espaces verts ou d'équipements publics supplémentaires (crèches, écoles), etc. Il s'agit donc d'une contribution aux besoins de la collectivité générés ou augmentés par les projets immobiliers eux-mêmes. Ces charges d'urbanisme peuvent être exigées en nature (travaux de construction, de transformation ou de rénovation par réalisation et cession de rues, d'égouts, ...) ou en espèces (versement d'une somme d'argent). Il existe des charges facultatives et des charges obligatoires.

(les logements issus de conversions de bureaux ne sont par exemple pas « chargés »). Sans entrer dans le détail¹⁷, il faut signaler qu'il est tout à fait possible, dans le cadre réglementaire actuel, d'imposer, à titre de charges d'urbanisme, la réalisation de logements abordables (moyens et/ou sociaux) au sein des projets immobiliers privés. Malheureusement, et de façon assez incompréhensible, les pouvoirs publics ne se saisissent pas systématiquement de cette opportunité. Ainsi, le permis délivré au projet *Brouck'R* a imposé le versement des charges d'urbanisme (599.273,75 €) en numéraire... Les pouvoirs publics auront toutefois l'occasion de « se rattraper » puisque le projet *Brouck'R* fait l'objet d'une nouvelle version suite à la suspension du 1^{er} permis par le Conseil d'Etat¹⁸. Concernant le projet *The Dome*, dont le permis a été délivré le 26 octobre dernier, rien n'a été communiqué quant au montant et à la nature des charges... Le projet *Oxyn* a quant à lui pas encore obtenu de permis : il est indispensable que les charges d'urbanisme soient affectées à la création de logements abordables !

4. L'imposition de « conditions sociales » en cas de vente/location d'un bien public

La Ville de Bruxelles est propriétaire, notamment à travers sa Régie foncière, de nombreux biens immobiliers dans la zone du piétonnier (voir carte ci-dessous) : elle a là entre ses mains un levier efficace pour compenser les effets du marché puisqu'elle peut ainsi proposer des logements (mais aussi des cellules commerciales) à des prix abordables. Il faut toutefois souligner que les logements de la Régie foncière de la Ville de Bruxelles, même si leurs loyers sont modérés, ne sont pas loués aux conditions des logements sociaux pour lesquels les revenus des locataires sont pris en compte dans le calcul du loyer.

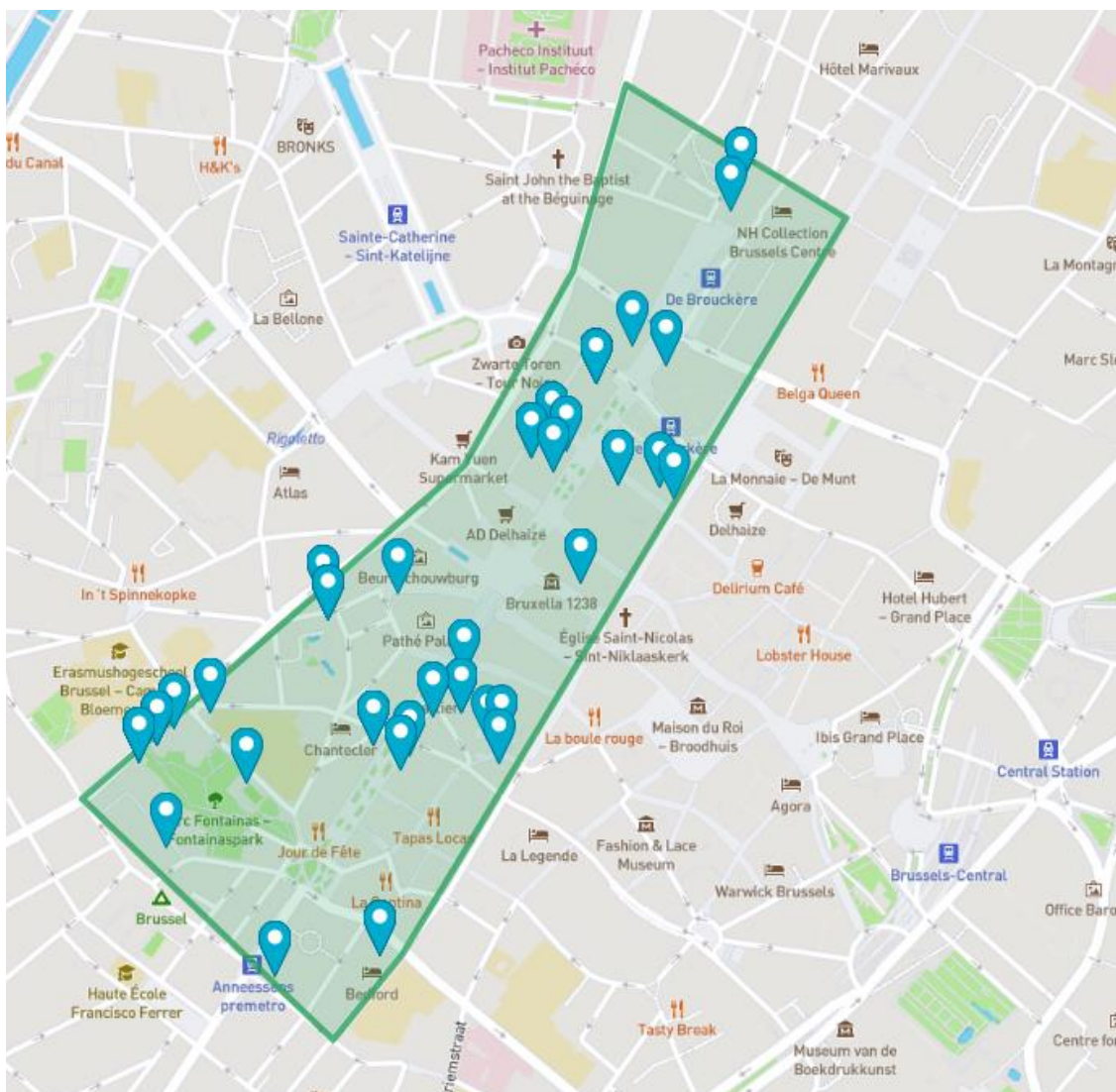
En cas de vente de ces biens sur le marché, ou de « mise en location » par bail emphytéotique¹⁹, la Ville de Bruxelles peut imposer des « conditions sociales », comme par exemple des quotas de logements moyens et/ou sociaux. Malheureusement, elle a déjà laissé passer plusieurs occasions... Ainsi, alors qu'elle était propriétaire d'une partie de la tour *Centre Monnaie*, où se développe le projet *Oxy*, elle l'a vendue sans aucune « condition sociale », laissant tout le loisir au promoteur qui l'a acquise de n'y créer que des logements de « haut standing ». Idem concernant l'immeuble *Grétry* où le rez commercial a fait l'objet d'un bail emphytéotique sans conditions quant au type de commerce à accueillir : c'est ainsi qu'on y retrouve aujourd'hui un Burger King (voir point 2.3.). L'Hôtel Continental pourrait être le prochain bien sur cette liste : la Ville de Bruxelles avait lancé en 2021 un appel d'offres pour un bail emphytéotique sans aucune « condition sociale »... Faute de candidature jugée intéressante, la Ville de Bruxelles a retiré cet appel et envisage maintenant une occupation temporaire (horeca et coworking) en attendant la définition d'un projet définitif : il est donc encore temps de rectifier le tir et de développer un projet comprenant des logements abordables.

¹⁷ Pour une meilleure compréhension du système et de ses limites, voir notre analyse du 6 mai 2020 Charges d'urbanisme : pas d'amélioration en vue... <https://www.arau.org/fr/charges-durbanisme-pas-damelioration-en-vue/>

¹⁸ « Immobil et BPI reverront rapidement leur copie place de Brouckère » in *lecho.be*, 5 juillet 2022.

¹⁹ Bail de très longue durée (jusqu'à 99 ans) qui octroie au « locataire » des droits comme celui de mettre en œuvre un permis (construction, transformation, etc.) pour autant qu'ils soient conformes au contrat qui le lie avec le propriétaire du bien/terrain.

La Région ne fait guère mieux que la Ville de Bruxelles puisqu'elle a vendu l'ancien siège d'Actiris sans non plus imposer de « conditions sociales » : s'y développe aujourd'hui le projet *The Dome* et ses logements aux prix (élevés) du marché.



Carte des biens immobiliers de la Régie foncière de la Ville de Bruxelles aux abords du piétonnier. Pour une vue interactive et une liste complète des biens, voir <https://opendata.bruxelles.be/explore/dataset/logements-de-la-regie-fonciere/information/>

5. L'établissement de périmètres de préemption

La Ville de Bruxelles, tout comme la Région, a la possibilité d'exercer un droit de préemption, c'est-à-dire « un droit légal ou contractuel accordé à certaines personnes privées (locataire, fermier, ...) ou publiques d'acquérir un bien par priorité à toute autre personne, lorsque le propriétaire manifeste sa volonté de le vendre. »²⁰ Ce droit peut être exercé notamment en vue de créer des logements sociaux.

²⁰ <https://www.notaire.be/immobilier/les-droits-de-preemption>

Pour mettre en œuvre ce droit, un périmètre de préemption doit être préalablement établi²¹ conformément au Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT). Cet outil a déjà été utilisé dans le Pentagone (dans la partie nord-ouest et autour du Manneken Pis) et la Ville de Bruxelles projette la création d'un nouveau périmètre de préemption dans les Marolles.

Instaurer un périmètre de préemption dans la zone du piétonnier permettrait donc à la Ville de Bruxelles et/ou à la Région d'acquérir prioritairement des biens immobiliers mis en vente afin d'y créer des logements abordables (sociaux et/ou moyens) ou encore des équipements d'intérêt collectif.

6. L'application des mesures du Plan d'Urgence Logement

La Région s'est dotée en 2020 d'un Plan d'Urgence Logement (PUL) qui comprend toute une série d'actions (33) visant notamment à renforcer l'offre de logements « à finalité sociale ». Parmi celles-ci, on peut notamment citer le renforcement de stratégie d'acquisition clé sur porte (qui permet à la Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale (SLRB) d'acquérir des projets immobiliers développés par des promoteurs privés) ou encore la socialisation du parc de logements publics (on pense ici en particulier aux logements de la Régie foncière de la Ville de Bruxelles).

La question de l'accès au logement connaît, ces derniers temps, un regain d'attention médiatique et politique. Le cabinet du secrétaire d'Etat en charge de l'urbanisme, Pascal Smet, a ainsi récemment confié à la presse la volonté d'imposer un quota de logements sociaux dans les « grands » projets immobiliers privés²². Il ne faut pas attendre ces réformes pour agir : les pouvoirs publics (Ville et Région) ont déjà à leur disposition de leviers efficaces (et nombreux !) pour encadrer les évolutions du marché résidentiel et en compenser les effets indésirables telles qu'une hausse des prix. Ne manque « que » de volonté politique.

²¹ Un projet de généralisation du droit de préemption à l'ensemble de la Région est actuellement en cours de discussion au sein du gouvernement. « Préemption immobilière : la Région de Bruxelles-Capitale vise la priorité partout » in lesoir.be, 3 février 2022.

²² « Weerstand groeit: 'Woontorens Immobel zetten druk op de huurprijzen' » in bruzz.be, 31 août 2022.

2.3. Une politique commerciale aux abonnés absents

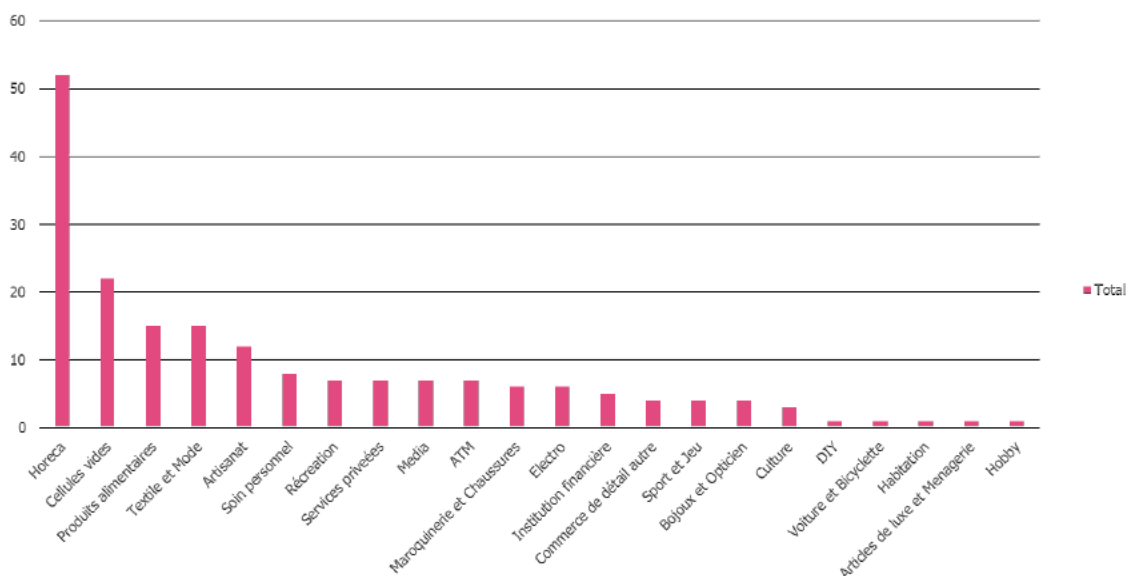
Après le débat autour de la mobilité, c'est sans doute celui autour du commerce qui a été (et qui continue d'être) le plus animé dans la presse et sur les réseaux sociaux. En 2015, l'ARAU avait publié une analyse spécifiquement dédiée à ce sujet²³ (et qui abordait aussi les thèmes de la « touristification » et de l'« événementialisation » du centre-ville, qui seront traitées au point 2.4.). Cette analyse avait pour but de questionner les objectifs de la (non) politique commerciale de la Ville de Bruxelles pour le piétonnier, mais surtout d'exposer les moyens à disposition de l'autorité communale pour encadrer les dérives du marché et l'encourager à les employer.

Comme mentionné en introduction, la présence de commerces de proximité destinés à répondre aux besoins quotidiens des habitants est une des conditions permettant de garantir l'habitabilité d'un quartier. C'est le principe de la ville de proximité, où chaque habitant doit pouvoir accéder aux services (santé, enseignement, administrations, etc.) et commerces du quotidien à moins de 10 minutes (ou un quart d'heure) à pied. Or, les piétonniers ont rarement (pour ne pas dire jamais) tendance à offrir « naturellement » des commerces et services de proximité. Cela tient principalement au fait que les piétonniers ont historiquement été créés en réaction au développement de centres commerciaux ou de *retail parks* périphériques. Les piétonniers « historiques » ont donc singé les centres commerciaux en consacrant l'espace exclusivement aux fonctions commerciales de « destination » : à Bruxelles, le cas de la rue Neuve est à cet égard « exemplaire » puisque la fonction logement y a été presque totalement chassée, principalement au profit de grandes enseignes. Il est amusant de constater que c'est aujourd'hui au tour des centres commerciaux de singer les « codes » de la ville, comme le montre l'exemple de Docks Bruxsel avec son « habillage urbain » (lumière naturelle, revêtement de sol, signalétique...).



²³ Le zonage commercial dans le centre-ville : au service de l'attractivité touristique ou des habitants ?, 8 septembre 2015. <https://www.arau.org/fr/le-zonage-commercial-dans-le-centre-ville-au-service-de-l-attractivite-touristique-ou-des-habitants/>

Peu après le lancement du projet de piétonnier, la Ville de Bruxelles s'est dotée, en 2015, d'un premier schéma de développement commercial (SDC) censé guider le (re)développement commercial des boulevards du centre. Le caractère très vague de ce SDC, mais surtout l'absence de volonté politique de la Ville de Bruxelles de se saisir des leviers dont elle dispose, ont laissé libre cours au marché. Comme pour la question du logement, il est sans doute encore trop tôt pour tirer des conclusions quant à l'évolution commerciale du piétonnier étant donné que le secteur a successivement subi les chantiers et la crise sanitaire (sans oublier l'effet des attentats de 2016). Le nouveau SDC, publié au début de cette année, ne se penche pas sur les effets qu'aurait pu avoir le piétonnier jusqu'à présent mais présente néanmoins une « photographie » du mix commercial actuel, qui montre une surreprésentation de l'horeca (essentiellement des « snacks ») : une situation que la DH a qualifiée de « Malbouffe Valley »²⁴.



Il est toutefois possible de dresser quelques constats à travers l'analyse des projets immobiliers que nous avons récemment analysés. Au rayon des projets déjà réalisés, on retrouve *The Mint* et *Crystal City*. *The Mint* se déploie dans le socle de la tour *Centre Monnaie* (entre la place de la Monnaie et De Brouckère) sur deux niveaux (rez et sous-sol) : l'offre commerciale est dans la lignée de ce qu'on trouve rue Neuve avec toutefois une présence un peu plus marquée d'horeca²⁵.

²⁴ « Comment le piétonnier bruxellois est devenu la "Malbouffe Valley" » in dhnet.be, 27 septembre 2021.

²⁵ Voir le détail de l'offre commerciale sur le site de « The Mint » : <https://themint.be/shopping/>



La façade de « The Mint » côté place de la Monnaie, dans le prolongement direct de la rue Neuve.

Crystal City, situé boulevard Anspach, est quant à lui connu pour avoir accueilli le premier Burger King du centre-ville. Au-delà de ce symbole de la banalisation des centres-villes européens par l'expansion des grandes chaînes de fast food et de fast fashion (du côté de *The Mint*), c'est surtout le fait que le bâtiment *Grétry*, dans lequel ce Burger King s'est implanté, est propriété de... la Ville de Bruxelles ! En effet, le rez de cet immeuble (qui accueille des logements aux étages) a fait l'objet d'un bail emphytéotique d'une durée de 50 ans entre un promoteur privé et la Ville de Bruxelles, sans que cette dernière n'impose aucune condition quant au type de commerces pouvant s'y établir...



Il n'est pas trop tard mais il est temps d'agir !

Concernant les projets en cours de développement que nous avons analysés, et qui comportent un volet commercial, on retrouve *Brouck'R*, *The Dome*, l'Hôtel Continental et la Bourse.

Le projet *Brouck'R* comportait un peu plus de 3.000 m² de commerces, répartis en une dizaine de cellules (relativement petites, donc). Il n'y avait pas eu d'informations communiquées quant aux futurs occupants de ces commerces. Suite au recours, un nouveau projet est en développement, qui maintient ce nombre de mètres carrés. De manière générale, les demandes de permis contiennent rarement des informations quant aux occupants « pressentis » des commerces. Les informations sur la taille des cellules commerciales permettent tout de même d'exclure certains types de commerces : des petites surfaces ne peuvent par exemple pas abriter des magasins de grandes chaînes de vêtements dont le modèle « standard » est le « mégastore ». Le remembrement, à terme, de petites cellules n'est toutefois pas à exclure mais ce type d'opération doit faire l'objet d'un permis. Enfin, il faut également souligner que des mutations commerciales sont bien sûr toujours possibles : il n'y a aucune garantie que l'offre commerciale de départ soit pérennisée. Ainsi, les promoteurs du centre commercial Docks avaient promis qu'il accueillerait des enseignes « inédites » ne rentrant pas en concurrence avec les noyaux commerçants existants ; après quelques années d'exploitation, force est de constater que la promesse n'a pas été tenue...²⁶



Avant-projet de *The Dome*.

Du côté de *The Dome*, les choses sont plus claires : le projet compte plus de 5.500 m² de commerces répartis en seulement 2 cellules. Les futurs occupants (si le projet se réalise tel que

²⁶ Voir « Shoppingcenter Docks komt op stoom: klanten lokken met vermaak » in bruzz.be, 8 septembre 2022.

voulu par les promoteurs) sont connus : Delhaize et Eataly (supermarché de produits alimentaires italiens haut de gamme, doublé d'un « mégahoreca »). Les principaux problèmes posés par ce projet sont :

- La forte augmentation de la superficie de la fonction commerciale (plus de 3.000 m² en plus par rapport à la situation actuelle), au détriment d'autres fonctions (comme le logement par exemple) ;
- La diminution du nombre de cellules commerciales (de 5 cellules moyennes/petites à 2 « mégastores »), ce qui implique une diminution de la variété possible de l'offre ;
- La création d'un « mégahoreca » (1.880 m² !) dans une partie de la ville (Bourse) où l'offre horeca est déjà surabondante et où elle pourrait encore croître fortement si le projet de *Belgian Beer World* est mené à son terme.

Pour rappel, le projet *The Dome* se développe dans l'ancien siège d'Actiris, qui a été vendu par la Région à un promoteur privé. Certes, cette vente était assortie de conditions mais celles-ci ne permettent de garantir ni la présence de commerces de proximité, ni la diversité de l'offre. En gardant la propriété, la Région aurait pu garder la maîtrise à long terme de l'offre commerciale à cet endroit « stratégique » : un levier important dont elle a décidé de se passer.

Comme le montre l'exemple de *Crystal City*, la Ville de Bruxelles n'a guère fait mieux en matière de gestion de son patrimoine immobilier. Elle a toutefois l'occasion d'apprendre de cette erreur avec le projet commercial qui se développerait dans l'Hôtel Continental dont elle est propriétaire. En septembre 2021, la Ville de Bruxelles avait lancé un appel au marché pour conclure un bail emphytéotique. Faute de candidature intéressante, cet appel a finalement été retiré. Les conditions que l'on retrouvait dans le document publié sur son site internet n'étaient pas très contraignantes : rien de plus que la réglementation en vigueur (Plan Régional d'Affectation du Sol et Règlement Régional d'Urbanisme). Sur la question du commerce, il était indiqué que le candidat « locataire » aurait dû

« proposer une programmation solide dans la continuité des axes commerciaux existants signifiant le rôle du « Continental » comme locomotive dans le parcours commercial ».

Dans la presse²⁷, l'échevine en charge du Logement et du Patrimoine public, Lydia Mutyebele Ngoi, avait déclaré que

« nous sommes ouverts à toutes les idées, à l'instar de ce qui a été imaginé dans l'ancien siège d'Actiris, près de la Bourse, où l'enseigne Eataly va notamment animer les lieux sur plusieurs étages ».

Pas sûr, au vu de ces éléments, que la Ville de Bruxelles avait choisi la bonne voie... Vu le retrait de l'appel au marché, elle aura l'occasion de rectifier le tir. En attendant l'élaboration d'un nouveau projet définitif, elle a fait part de son intention de mettre le bâtiment à disposition d'occupations temporaires (horeca et coworking).

²⁷ « La Ville de Bruxelles met l'hôtel Continental en vitrine » in lecho.be, 16 septembre 2021.



Image de synthèse de l'Hôtel Continental réaffecté (et débarrassé de sa fameuse enseigne Coca-Cola !) (source : Ville de Bruxelles)

Autre propriété de la Ville de Bruxelles : la Bourse, où se développe le projet de *Belgian Beer World* et ses milliers de mètres carrés de commerces (majoritairement de l'horeca). Cette affectation commerciale, complément de l'attraction touristique que constituerait le « musée de la bière », ne correspond pas au statut d'un équipement public, qui plus est à haute valeur symbolique et patrimoniale. Comme nous l'écrivions en 2019, « Donner une accessibilité publique à la Bourse est une bonne chose, mais les importantes sommes d'argent public investies pour ces travaux (Ville, Région, Fédéral, fonds européen FEDER) justifieraient une affectation débattue qui rencontre les besoins et aspirations des habitants et non ceux du lobby de l'industrie brassicole. »

Une collaboration entre partenaires privés et publics

Le projet de la Bourse est financé par **divers partenaires privés et publics** :

- [L'industrie brassicole belge](#)

La société de droit civil des brasseurs belges concernés est notamment responsable du développement et de la promotion du Belgian Beer World et apporte une contribution financière de 5 millions d'euros.

- [La Ville de Bruxelles](#)

La Ville de Bruxelles est propriétaire de la Bourse (d'une valeur d'environ 12 millions d'euros). Elle contribue à hauteur de 34,5 millions d'euros à la rénovation et au réaménagement de la Bourse.

- [La Région de Bruxelles-Capitale](#)

La Région soutient financièrement le projet de la Bourse (12 millions d'euros) pour sa contribution à l'image de Bruxelles en Belgique et à l'étranger. Elle libère aussi 5,5 millions d'euros pour la rénovation du patrimoine classé du bâtiment de la Bourse et du site archéologique « [Bruxella 1238](#) ».

- [FEDER](#)

Le Fonds européen de développement régional (FEDER) est un instrument de la politique régionale européenne qui vise à offrir de nouvelles opportunités aux citoyens européens et à combler l'écart de niveau de vie entre les différentes régions. Il s'agit d'un mécanisme d'investissement et de solidarité de l'Union européenne qui, grâce aux investissements européens et régionaux, a un impact sur notre vie quotidienne.

La rénovation et la reconversion de la Bourse s'inscrit dans les priorités de la programmation du FEDER 2014-2020. Elle inclut la création d'emplois et le soutien aux PME, en particulier dans les secteurs de la culture et du tourisme.

Le projet Bourse a reçu une subvention d'investissement du Programme Opérationnel FEDER 2014-2020 de la Région de Bruxelles-Capitale. La contribution du programme s'élève à 7,2 millions d'euros, dont 50 % proviennent de l'Europe et 50 % de la Région.

Structure et financement du projet de « rénovation » de la Bourse (source : [beursbourse.be](#))

Les leviers ne demandent qu'à être activés...

Il existe bien sûr des limites à l'action publique, comme le mentionnait l'échevin en charge du commerce, Fabian Maingain :

« On pourrait penser à un nouveau plan particulier d'affectation du sol qui pourrait nous donner des outils mais on contrevient très vite à un grand principe constitutionnel belge qui est la liberté de commerce. »²⁸

Mais, comme dans le domaine du logement, la Ville de Bruxelles (et la Région) ne manque(nt) pas d'outils pour agir sur le « visage commercial » du piétonnier : au niveau de la planification et des demandes de permis, par l'imposition de conditions en cas de vente d'un bien public ou dans les contrats de baux emphytéotiques ou encore par la sélection des locataires dans le cas de baux classiques.

Encore faut-il une vision (des choix politiques) pour déterminer dans quel sens utiliser ces outils : c'est l'objectif du nouveau SDC de la Ville de Bruxelles. Sans en faire une analyse exhaustive, on peut toutefois y relever plusieurs éléments très problématiques. Si la première action listée est de « maintenir une offre commerciale adaptée aux habitants », d'autres propositions comme « gérer l'espace commercial comme un "centre commercial à ciel ouvert" » (sic) ou encore laisser proliférer l'horeca au niveau de la Bourse laissent pantois...

2.4. Une politique d'attractivité touristique et événementielle au détriment des habitants et de l'habitabilité

Philippe Close, bourgmestre de la Ville de Bruxelles (et ex-échevin du tourisme), n'a jamais caché sa volonté de rendre la ville plus « attractive », plus « festive », afin de casser son image de « ville administrative ennuyeuse ». Le développement d'événements comme les Plaisirs d'hiver ou le Brussels Summer Festival, dont Philippe Close est un ardent promoteur, s'inscrit pleinement dans cette perspective. Le piétonnier a, dès le départ, été pensé dans cette optique avec, en particulier, un réaménagement de ses deux principales places (Bourse et De Brouckère) de manière à ce qu'elles puissent facilement accueillir les installations nécessaires aux « grands événements » : larges espaces minéralisés, quasi absence de végétalisation et de mobilier urbain (bancs publics)... Cette façon de concevoir les places publiques à Bruxelles ne date pas du piétonnier : les places Flagey (2008) et de la Monnaie (2012), par exemple, avaient déjà été réaménagées selon ces principes. En réaménageant les places de la Bourse et De Brouckère de la sorte, la Ville de Bruxelles a délibérément fait le choix de privilégier les usages « exceptionnels » de l'événementiel au détriment des usages « quotidiens » des habitants. Même si ces derniers peuvent évidemment profiter des activités organisées sur ces places (en s'acquittant du « ticket d'entrée » quand celles-ci sont payantes), la programmation ne laisse pas planer de doutes quant aux intentions de la Ville de Bruxelles : il s'agit d'événements avant tout destinés à attirer des « visiteurs ». Quant aux manifestations politiques, force est de constater que les cortèges n'ont toujours pas retrouvé leur itinéraire « traditionnel » sur les boulevards du centre, malgré les promesses.

²⁸ « Comment le piétonnier bruxellois est devenu la "Malbouffe Valley" » in dhnet.be, 27 septembre 2021.



TD géant organisé place De Brouckère le 17 septembre 2020.

La crise sanitaire a montré combien précieux est l'espace public, en particulier pour les habitants ne disposant pas de jardins ni même de terrasses ou de balcons. Encore faut-il que cet espace public soit « accueillant » pour eux. Avec le changement climatique, la présence de « vert » (végétation) et de « bleu » (eau) dans la ville s'avère de plus en plus indispensable, notamment pour contrer les effets d'îlots de chaleur urbains. Deux raisons supplémentaires (si besoin était) pour que la Ville de Bruxelles modifie l'aménagement des places de la Bourse et De Brouckère (cette dernière a vu la plantation de quelques arbres supplémentaires par rapport à ce qui était prévu initialement mais cette « verdurisation » reste marginale et n'est due qu'à la suppression d'une bande de circulation automobile).

Le risque de voir le piétonnier devenir le théâtre du surtourisme (qui frappe déjà des villes européennes comme Barcelone, Amsterdam, Venise...) est d'autant plus grand que la politique d'« attractivité » de la Ville de Bruxelles ne se limite pas à l'espace public. On pense bien évidemment au projet de *Belgian Beer World*, soit un musée de la bière, censé attirer des (centaines de !?) milliers de visiteurs chaque année. Dans la « classification urbanistique » la Bourse, propriété publique de la Ville de Bruxelles, continuerait, malgré cette affectation on ne peut plus commerciale, à bénéficier de la qualification d'« équipement d'intérêt collectif ou de service public²⁹ »...

²⁹ Définition donnée par le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) : « Construction ou installation qui est affectée à l'accomplissement d'une mission d'intérêt général ou public, notamment les services des pouvoirs locaux, les immeubles abritant les assemblées parlementaires et leurs services, les équipements scolaires, culturels, sportifs, sociaux, de santé, de culte reconnus et de morale laïque.

Au-delà du saccage patrimonial dont elle est actuellement victime (démolition d'une partie du socle à l'arrière du bâtiment pour y créer une nouvelle entrée ayant « pour but essentiellement d'attirer les touristes qui descendent la plupart du temps de cette direction après une visites de notre célèbre Grand Place et de Manneken Pis³⁰. » ; création d'un « rooftop/skybar » surmonté d'une toiture aux airs de gaufre), c'est surtout l'utilisation d'un bien public emblématique à des fins purement commerciales qui pose problème. Ce projet, soutenu à grands renforts de fonds publics est d'autant plus incompréhensible qu'il viendrait, avec son « skybar », augmenter l'offre horeca déjà surabondante dans cette zone. La Bourse se situe à la « charnière » entre le quartier de la Grand Place, où bars et restaurants foisonnent depuis longtemps, et les quartiers Saint-Géry et Sainte-Catherine/rue de Flandre, qui ont connu ces dernières années/décennies une véritable « explosion » des établissements horeca. A travers le projet de *Belgian Beer World* et les orientations du SDC (qui remet en cause la prédominance de l'horeca sur le piétonnier... sauf autour de la bourse !) la Ville de Bruxelles a fait un choix : celui de privilégier les « visiteurs », au détriment des habitants.



Le projet de « rooftop » sur le toit de la Bourse.

Sont également considérés comme de l'équipement d'intérêt collectif ou de service public, les missions diplomatiques, les postes consulaires de carrière des Etats reconnus par la Belgique ainsi que les représentations des entités fédérées ou assimilées de ces Etats.

Sont exclus les locaux de gestion ou d'administration des autres services publics. »

³⁰ <https://beer.be/dossier/belgian-beer-world-decouverte-du-futur-musee-de-la-biere-de-la-bourse-de-bruxelles/>

« Il faut trouver un équilibre pour que Bruxelles continue à être une ville habitée et pas juste une ville de visiteurs »

C'est dans ces termes que s'est récemment exprimé Philippe Close³¹. Au vu de la politique que mène le Collège de la Ville de Bruxelles, on se demande comment son bourgmestre définit cette notion d'équilibre. Certes, l'hypercentre a gagné des habitants ces dernières années (voir point 2.2.) et devrait encore en gagner si les projets de nouveaux logements se concrétisent ; mais l'équilibre est loin de se résumer à un « bilan comptable » recensant d'un côté le nombre d'habitants ou le nombre de mètres carrés de logements et de l'autre le nombre de mètres carrés de commerces, de bars, de restaurants, d'hôtels et d'« attractions » destinés aux « visiteurs ». Habiter un quartier ne se résume pas à y occuper un logement : il faut pouvoir y vivre et donc avoir accès à des commerces et des services de proximité, à un espace public qui ne soit pas entièrement dévolu aux « attractions », aux terrasses et à la circulation des « visiteurs » (touristes et « shoppers »).



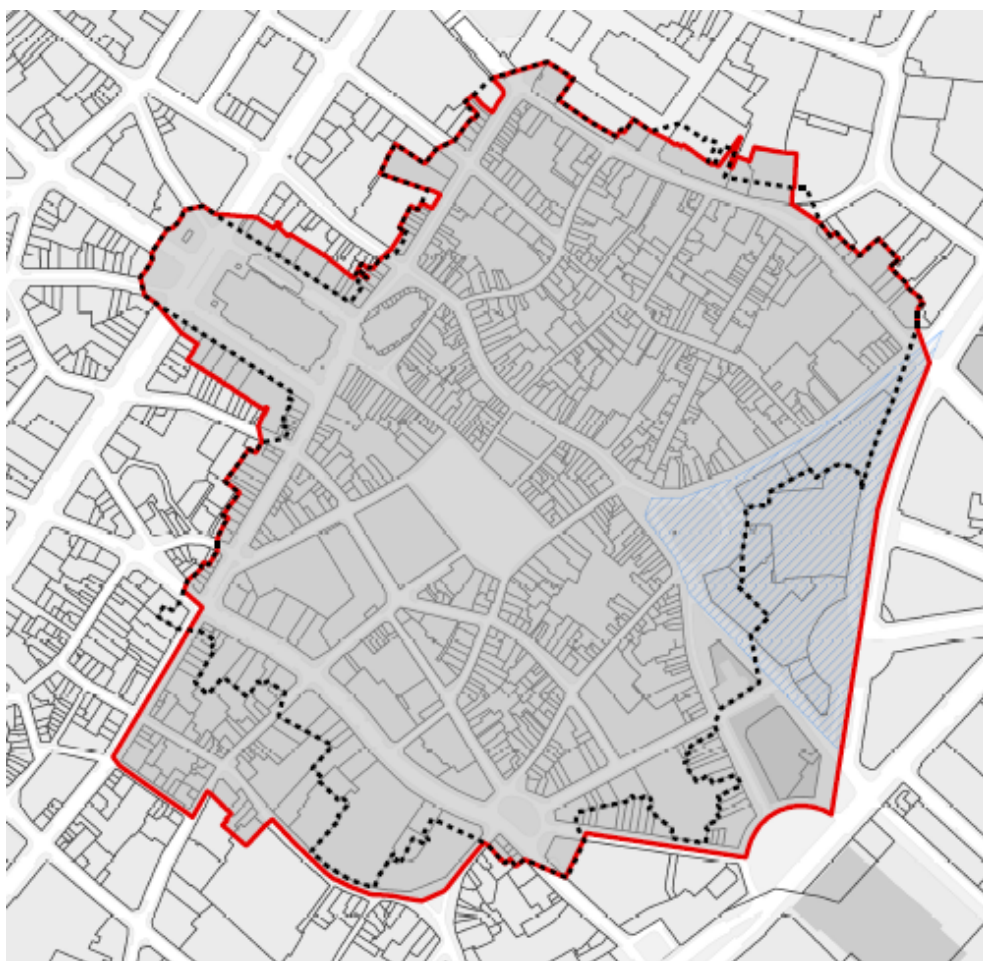
Le surtourisme, outre les nuisances qu'il cause aux habitants et les menaces qu'il fait peser sur l'habitabilité de quartiers entiers, représente aussi un danger au niveau global par ses gigantesques émissions de gaz à effet de serre (le secteur du tourisme représenterait 8% des

³¹ « Philippe Close (PS) sur la crise du logement : "Il faut trouver un équilibre pour que Bruxelles continue à être une ville habitée et pas juste une ville de visiteurs" » in rtf.be, 4 novembre 2022.

émissions mondiales de gaz à effet de serre!³²). En matière d'économie et d'emploi (un argument très souvent mobilisé pour soutenir le développement du secteur), le tourisme offre bien souvent des emplois précaires/saisonniers et très dépendants de conjonctures au niveau global (crises économiques, crise sanitaire) : miser sur le secteur du tourisme plutôt que sur le développement d'une économie « endogène » est un pari risqué...

(Re)définir l'« équilibre »

Comme dans les autres domaines abordés dans cette analyse, les pouvoirs publics ont les moyens de contenir les dérives. C'est d'ailleurs dans la perspective de lutter contre le « trop-plein » d'enseignes touristiques que la Ville de Bruxelles s'est lancée dans l'élaboration d'un PPAS sur le périmètre de la zone Unesco de la Grand Place.



En pointillés, le périmètre de la zone Unesco de la Grand Place ; en rouge, le périmètre du projet de PPAS.

La Ville de Bruxelles décrit l'objectif de ce PPAS comme suit :

« Actuellement, le type de commerce est axé principalement sur le tourisme, empêchant les habitants du quartier de pouvoir jouir des commerces et des services de proximité nécessaires à la vie d'un quartier. L'objectif est de limiter de

³² « Le tourisme fait s'envoler le réchauffement planétaire » in *Le Monde*, 7 mai 2018.

façon raisonnable ces commerces (gift shops, night shops, Horeca, etc.) afin de permettre à d'autres commerces à destination locale de pouvoir s'installer³³ ».

Reste à voir comment cette intention sera traduite en prescription réglementaires et comment celles-ci se concrétiseront sur le terrain...

Ce projet de PPAS appelle (au moins) deux remarques importantes :

1. La Bourse et la place de la Bourse font bien partie du périmètre. Si l'on a bien compris l'intention de la Ville de Bruxelles de limiter/réduire les fonctions touristiques dans ce périmètre, alors le projet de *Belgian Beer World* et les orientations du SDC visant à ne pas limiter l'horeca autour de la Bourse devraient logiquement être abandonnés...
2. Pourquoi n'avoir pas étendu le périmètre de ce projet de PPAS à l'ensemble du piétonnier alors que pèse la menace d'une touristification ? Faudra-t-il attendre que le piétonnier connaisse les mêmes dérives que le quartier de la Grand Place pour voir la Ville de Bruxelles se réveiller ?

Cet exemple du projet de PPAS Unesco montre (si besoin était) qu'élaborer un plan ne suffit pas. Encore faut-il qu'il soit bon, applicable et appliqué !

Les autres leviers à disposition des pouvoirs publics sont sensiblement les mêmes que ceux décrits dans les parties « logement » et « commerce » de cette analyse. A ceux-ci, on peut ajouter la réglementation concernant les hébergements touristiques. Dans ce domaine, la Ville de Bruxelles a approuvé, en 2019, « un plan d'action pour endiguer le développement sauvage des hébergements touristiques illégaux de type Airbnb dans le centre-ville³⁴ ». Du côté de la Région, le ministre-président Rudi Vervoort a récemment annoncé une modification de l'ordonnance :

« Cette nouvelle ordonnance va permettre d'améliorer la législation actuelle. Elle permet une meilleure protection du logement « ordinaire », et des destinataires de service (sur le plan de la sécurité), la protection de la qualité de vie des habitants, la préservation de l'image de Bruxelles, l'encadrement de la concurrence dans ce secteur mais aussi la protection des futurs exploitants³⁵ ».

Espérons que ce plan d'action de la Ville de Bruxelles et que cette réforme législative permettront bien de protéger le logement « classique » : une évaluation de ces dispositifs devra être menée pour s'assurer de leur efficacité !

³³ « Il y a trop d'enseignes touristiques dans le centre-ville » in La Libre, 23 février 2021.

³⁴ <https://anspersoons.prezly.com/la-ville-de-bruxelles-sen-va-en-guerre-contre-airbnb>

³⁵ *L'avant-projet d'ordonnance sur l'hébergement touristique a été présenté au Gouvernement bruxellois*, communiqué de presse de Rudi Vervoort du 29 septembre 2022.

3. Agir au-delà du piétonnier

L'analyse et les propositions qui précèdent ne valent pas que pour le piétonnier. De nombreux quartiers dans le centre-ville, mais aussi dans d'autres parties de la Région, ont souffert ou sont en train de souffrir des dérives et des nuisances engendrées par leur basculement de « vrais quartiers » en zones de « destination », où une seule fonction l'emporte sur toutes les autres, ce qui menace, voire supprime, leur habitabilité :

- La rue Neuve, vidée de ses habitants au profit d'un centre commercial à ciel ouvert ;
- Les quartiers Saint-Géry, Sainte-Catherine/rue de Flandre, où l'expansion de l'horeca ne semble pas connaître de limites ;
- Les abords de la Grand Place, dont la « fameuse » rue des Bouchers, dévolus aux activités touristiques ;
- La zone tertiaire/administrative de l'est du Pentagone, centrée sur le tracé de la jonction Nord-Midi ;
- Le « zoning muséal » autour du Mont des Arts et de la place Royale ;
- La zone tertiaire du quartier Nord ;
- La zone tertiaire du quartier européen ;
- La zone tertiaire du quartier Midi ;
- Etc.

Si certains de ces quartiers/zones font aujourd'hui l'objet de plans (ou du moins d'intentions rassemblées dans des « lignes directrices ») visant à y réinjecter de la mixité fonctionnelle (mais beaucoup moins de la mixité sociale) pour les rendre plus habitables, guérir s'avère toujours plus compliqué que de prévenir...

Une autre critique de l'ARAU sur le piétonnier, qui n'a pas encore été abordée dans cette analyse, est que le projet de réaménagement des boulevards du centre n'a pas concerné ceux-ci dans leur ensemble : en effet, seule la partie entre les places Fontainas et De Brouckère a fait l'objet d'interventions dans l'espace public. Cette « segmentation » appelle plusieurs commentaires. D'un point de vue urbanistique, ce traitement différencié n'a pas permis de respecter la fonction (historique) de liaison des boulevards. Avant l'annonce de la piétonnisation, l'ARAU avait, en 2012, souligné la nécessité de maintenir et de renforcer la fonction de circulation des boulevards du centre : non pas en y maintenant le volume de circulation automobile qu'on y connaissait, mais en y (re)créant une ligne de tram (en surface), ce qui était aussi une manière d'offrir une alternative au projet de « métroïsation » du prémétro.

La limitation du réaménagement de l'espace public au périmètre Fontainas-De Brouckère n'a pas seulement engendré une discontinuité circulaire et « visuelle » mais a aussi renforcé la ségrégation, déjà présente, entre cette partie centrale et les parties nord (Adolphe Max³⁶) et sud (Lemonnier) des boulevards du centre. L'investissement public (mais aussi privé, comme on l'a vu à travers cette analyse) s'est concentré sur le périmètre le plus « bankable », laissant les autres parties à leur sort... L'ARAU ne réclame évidemment pas de faire un « copier-coller » du piétonnier sur les boulevards Adolphe Max et Lemonnier : ces artères doivent faire l'objet de réaménagement de l'espace public, mais ces réaménagements doivent impérativement être accompagnés d'un plan, d'instruments réglementaires et d'investissements publics (logements,

³⁶ Le boulevard Jacquain avait été réaménagé en 2003

équipements) afin d'éviter les effets néfastes qui se manifestent inévitablement dès qu'on laisse libre cours à la « loi » du marché. Pour l'instant, seul le boulevard Adolphe Max fait l'objet d'un projet de réaménagement (le permis a été délivré le 14 juin 2022), qui s'inscrit dans la continuité du piétonnier (même si une bande de circulation automobile y est maintenue). Mais ce projet se limite à l'espace public et ne comporte aucune mesure relative au logement ou au commerce...



Le projet de la Ville de Bruxelles pour le réaménagement du boulevard Adolphe Max

Conclusion : définir un nouveau cap avec et pour les habitants

Malgré les très vives contestations et les critiques, fondées, sur le manque de participation, la Ville de Bruxelles a maintenu son cap et a fait aboutir son projet de piétonnisation d'une partie des boulevards du centre : le piétonnier est là. Pour beaucoup, le piétonnier est considéré comme une réussite ; d'un « égout à bagnoles » on est passé à un espace public « apaisé » : le débat est clos...

S'il faut effectivement reconnaître que la « promenade » entre De Brouckère et Fontainas peut aujourd'hui se faire dans un cadre bien plus agréable et « joli » qu'auparavant, limiter l'« évaluation » du piétonnier à ce seul critère est forcément bien trop réducteur. Au-delà des questionnements, légitimes, sur la sécurité, la propreté, l'entretien des aménagements et l'offre commerciale, qui font encore régulièrement débat et qui trouvent écho dans la presse, il faut prendre en considération ce qui est en train de se jouer en-dehors de l'espace public pour comprendre où va (ou en tout cas où pourrait aller) le piétonnier ; en-dehors de l'espace public non seulement au sens de l'espace physique des projets immobiliers mais aussi au sens de l'absence de débat public d'ensemble sur ces opérations. Certes, chaque demande de permis fait l'objet d'une enquête publique et d'une commission de concertation, mais l'addition de ces procédures (qui ont par ailleurs lieu dans un laps de temps de plusieurs années) ne peut en aucun cas être comparée à un véritable débat démocratique qui intégrerait une participation réelle des habitants. C'est là la première condition : qu'un débat ait lieu sur la « vision d'ensemble » du piétonnier.

La deuxième condition est que cette « vision d'ensemble », concertée, se traduise dans un plan réglementaire. Il est trop facile pour nos représentants politiques de prétendre défendre un équilibre entre les intérêts des « visiteurs » (se divertir, consommer) et ceux des habitants (pouvoir vivre dans un « vrai quartier ») : sans contraintes, ces beaux discours resteront lettre morte face à la « loi » du marché, qui, rentabilité oblige, sera toujours en faveur des premiers. Sans attendre l'élaboration d'un tel plan, les pouvoirs publics (Ville de Bruxelles et Région) doivent se montrer exemplaires dans la gestion publique des biens communs. C'est la troisième condition : les propriétés publiques ne doivent accueillir que des fonctions d'intérêt public, en priorité à destination des riverains, tels des logements abordables (en majorité sociaux), des équipements publics, des commerces de proximité, etc.

C'est par le respect de ces conditions que le piétonnier pourra être un « vrai quartier », un lieu de vie et pas seulement de passage ou de consommation.

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines asbl
Rue du Midi 165
B-1000 Bruxelles
T. +32 2 219 33 45
F. +32 2 219 86 75

info@arau.org
arau.org



Annexe : liste des analyses de l'ARAU relatives au piétonnier

- *L'ARAU insiste : il faut un tram sur les boulevards du centre*, 29 novembre 2012
<https://www.arau.org/fr/tram-boulevards-du-centre/>
- *La Ville de Bruxelles peut-elle renouer avec l'urbanisme des années 50 ?*, 18 juin 2013
<https://www.arau.org/fr/parking-58-bureaux/>
- *Parkings publics souterrains : les projets de la Ville de Bruxelles doivent être enterrés !*, 8 mai 2014
<https://www.arau.org/fr/parkings-publics-souterrains-les-projets-de-la-ville-de-bruxelles-doivent-etre-enterres/>
- *La piétonnisation alliée à un mini-ring n'est pas la solution*, 17 novembre 2014
<https://www.arau.org/fr/la-pietonnisation-alliee-a-un-mini-ring-n-est-pas-la-solution/>
- *La Ville de Bruxelles veut 847 places de parking dans son piétonnier. Où est la cohérence ?*, 18 novembre 2014
<https://www.arau.org/fr/la-ville-de-bruxelles-veut-847-places-de-parking-dans-son-pietonnier-ou-est-la-coherence/>
- *La ville encore et toujours vouée à la voiture*, 1^{er} décembre 2014
<https://www.arau.org/fr/plan-de-circulation-pentagone/>
- *Plan de mobilité du Pentagone : la Ville de Bruxelles doit respecter la loi*, 12 février 2015
<https://www.arau.org/fr/plan-de-mobilite-du-pentagone-la-ville-de-bruxelles-doit-respecter-la-loi/>
- *Ceci n'est pas de la participation*, 18 février 2015
<https://www.arau.org/fr/participation-pietonnier-plan-de-mobilite-boulevards-du-centre/>
- *Match truqué à la Ville de Bruxelles : voitures dopées, bus hors-jeu*, 2 juin 2015
<https://www.arau.org/fr/match-truque-a-la-ville-de-bruxelles-voitures-dopees-bus-hors-jeu/>
- *Le zonage commercial dans le centre-ville : au service de l'attractivité touristique ou des habitants ?*, 8 septembre 2015
<https://www.arau.org/fr/le-zonage-commercial-dans-le-centre-ville-au-service-de-l-attractivite-touristique-ou-des-habitants/>
- *L'ARAU s'oppose au piétonnier*, 6 octobre 2015
<https://www.arau.org/fr/l-arau-s-oppose-au-pietonnier/>
- *Le piétonnier de Bruxelles exclut la parole politique*, 13 octobre 2015
<https://www.arau.org/fr/le-pietonnier-de-bruxelles-exclut-la-parole-politique/>
- *Nouveau plan bus de la STIB : bon plan ?*, 15 décembre 2015
<https://www.arau.org/fr/nouveau-plan-bus-de-la-stib-bon-plan/>
- *Non, le piétonnier n'attire pas plus de piétons*, 1^{er} mars 2016
<https://www.arau.org/fr/non-le-pietonnier-n-attire-pas-plus-de-pietons/>
- *Un boulevard tout-piétonnier est dépassé*, 7 mars 2016
<https://www.arau.org/fr/le-tout-pietonnier-est-depasse/>
- *Le Parlement bruxellois doit siéger dans la Bourse*, 7 juin 2016
<https://www.arau.org/fr/le-parlement-bruxellois-doit-sieger-dans-la-bourse/>
- *Piétonnier et plan de circulation de la Ville de Bruxelles : il est encore temps de rectifier le tir*, 8 juillet 2016

- <https://www.arau.org/fr/piétonnier-et-plan-de-circulation-de-la-ville-de-bruxelles-il-est-encore-temps-de-rectifier-le-tir/>
- *La valeur historique, architecturale et urbanistique de la Bourse*, 19 août 2016
<https://www.arau.org/fr/attention-a-la-folklorisation-du-centre-ville/>
 - *L'OPA de l'empire brassicole sur l'ancien immeuble de la Bourse*, 4 octobre 2016
<https://www.arau.org/fr/l-opa-de-l-empire-brassicole-sur-l-ancien-immeuble-de-la-bourse/>
 - *[Bourse] A monument emblématique, fonction emblématique !*, 17 octobre 2017
<https://www.arau.org/fr/bourse-a-monument-emblematique-fonction-emblematique/>
 - *Réaménagement de la Bourse : la Ville de Bruxelles a trompé le public !*, 11 octobre 2018
<https://www.arau.org/fr/bruxella1238/>
 - *Les raisons d'un recours contre la réaffectation de la Bourse en Belgian Beer World*, 27 mars 2019
<https://www.arau.org/fr/recours-bourse/>
 - *Bruxelles, « le plus grand piétonnier d'Europe » : une disneylandisation de l'espace public ?*, 1^{er} octobre 2019
<https://www.arau.org/fr/bruxelles-le-plus-grand-pietonnier-deurope-une-disneylandisation-de-lespace-public/>
 - *Raser un îlot entier en plein centre-ville devrait être interdit*, 11 mars 2020
<https://www.arau.org/fr/raser-un-ilot-entier-en-plein-centre-ville-devrait-etre-interdit/>
 - *La transformation des bureaux en logements ne peut servir de prétexte aux dérives des promoteurs*, 6 juillet 2020
<https://www.arau.org/fr/la-transformation-des-bureaux-en-logements-ne-peut-servir-de-pretexte-aux-derives-des-promoteurs/>
 - *Projet immobilier place De Brouckère : la version "amendée" envisage encore plus de démolitions !*, 9 décembre 2020
<https://www.arau.org/fr/projet-immobilier-place-de-brouckere-la-version-amendee-envisage-encore-plus-de-demolitions/>
 - *Plaidoyer pour un tram est-ouest à travers le Pentagone*, 15 février 2021
<https://www.arau.org/fr/plaidoyer-pour-un-tram-est-ouest-a-travers-le-pentagone/>
 - *Projet Oxy à De Brouckère : les touristes avant les habitants, ou le déni des crises*, 13 juillet 2021
<https://www.arau.org/fr/projet-oxy-a-de-brouckere-les-touristes-avant-les-habitants-ou-le-deni-des-crises/>
 - *Rénovation du Centre Monnaie : feu vert pour un poids lourd de conséquences !*, 10 août 2021
<https://www.arau.org/fr/renovation-du-centre-monnaie%e2%80%af-feu-vert-pour-un-poids-lourd-de-consequences%e2%80%af/>
 - *Recours contre la spéculation immobilière à De Brouckère !*, 27 octobre 2021
<https://www.arau.org/fr/recours-contre-la-speculation-immobiliere-a-de-brouckere/>
 - *Quel projet de ville derrière la transformation de l'"ex bâtiment Actiris" en "The Dome" ?*, 30 novembre 2021
<https://www.arau.org/fr/quel-projet-de-ville-derriere-la-transformation-de-lex-batiment-actiris-en-the-dome/>

