



Cycle de formation  
**L'aménagement du territoire  
et son application à Anderlecht**

# RAPPORT D'ÉVALUATION

Avec le soutien du



**FONDS SOCIAL  
DU SECTEUR  
SOCIOCULTUREL  
ET SPORTIF**

## Table de matières

1. Introduction.....	3
2. Objectifs initiaux.....	3
○ Étape 1 : introduction théorique	
○ Étape 2 : aspects historiques	
○ Étape 3 : enjeux actuels	
○ Étape 4 : pratiques d'ailleurs	
3. Objectifs atteints.....	4
○ Étape 1 : introduction théorique	
○ Étape 2 : aspects historiques	
○ Étape 3 : enjeux actuels	
○ Étape 4 : pratiques d'ailleurs	
4. Satisfaction des participants.....	18

## 1. Introduction

Notre association a fait appel au Fonds Social du Secteur Socioculturel et Sportif pour financer un cycle de formations en interne. L'idée de ce cycle partait du constat que nos travailleurs ont une très bonne connaissance des dispositifs qui concernent leur travail quotidien, mais ont parfois le sentiment de manquer d'une vue d'ensemble sur l'enjeu plus large dans laquelle ces dispositifs s'inscrivent. Ce contexte d'aménagement du territoire étant un champ de connaissance vaste qui évolue vite, il est en effet difficile de rester à jour et de pouvoir maintenir un oeil critique sur la matière. Pourtant, pour pouvoir s'adapter à ce contexte évoluant et pour pouvoir imaginer des projets innovants et créatifs, une compréhension de ce contexte plus large est primordial. Avec la formation financé par le fonds 4S, nous avons voulu apporter une réponse à cette problématique.

Sur le court terme, l'objectif du cycle de formations était d'améliorer la connaissance et la compréhension du cadre réglementaire des programmes opérationnels et des enjeux actuels de l'aménagement du territoire en région de Bruxelles-Capitale, avec un focus particulier sur la manière dont celle-ci est pratiquée sur le territoire de la commune d'Anderlecht et la zone du canal, notre périmètre d'action principal. Sur le long terme, l'objectif était d'améliorer la capacité de nos travailleurs à se positionner par rapport aux enjeux urbanistiques d'actualité et à être davantage armés pour pouvoir être proactifs dans la conception de nouveaux projets et dans les collaborations avec nos partenaires.

Pour atteindre le résultat voulu, la formation s'est passée à travers de quatre étapes distinctes. Dans le rapport ci-dessous, nous détaillons pour chacune de ces étapes les objectifs initiaux, les objectifs atteints et la satisfaction des participants. Ensuite, nous clôturons ce rapport avec quelques constats généraux sur le cycle de formation en sa globalité.

## 2. Objectifs initiaux

### Étape 1 : introduction théorique

Pour la première étape l'objectif était que les travailleurs de notre association aient l'occasion d'appréhender « *les concepts de base de l'aménagement du territoire et de la planification de la ville* ». Il s'agissait d'introduire les différents concepts, les plans et dispositifs qui forment ensemble le vaste champs de connaissance de l'aménagement du territoire comme appliqué à la Région Bruxelloise. L'appréhension de ces concepts, plans et dispositifs devrait ensuite permettre d'être bien muni pour les visites de terrain dans les étapes suivantes. À cette fin, une séance de 4 heures de formation était prévue dans la période entre avril 2016 et mai 2016.

## Étape 2 : aspects historiques

La deuxième étape avait pour but de faire connaître l'évolution historique de l'aménagement du territoire dans le périmètre d'action (et ses environs) de notre association. Il s'agissait entre autres d'identifier la façon dont différents dispositifs d'aménagement ont eu un impact sur ce territoire. Un des éléments les plus importants à faire émerger de cette étape était une bonne compréhension de la conversion post-industrielle de la zone du Canal et les conséquences de cette évolution sur l'état actuel du parc de logements. Pour atteindre les objectifs de cette deuxième étape, une séance de 4 heures de formation était prévue en juin 2016.

## Étape 3 : enjeux actuels

Après la séance théorique et la séance sur les aspects historiques, à notre estimation, tous les éléments seraient là pour se pencher sur les enjeux actuels dans notre périmètre (et les environs). Il s'agissait ici d'organiser plusieurs visites guidées sur des sites spécifiques qui relèvent d'enjeux urbanistiques de grande actualité pour notre travail quotidien, tels que le site des Abattoirs, les développements autour de la Gare du Midi, la reconversion de la porte de Ninove et du bassin Biestebroek, etc. Entre juillet 2016 et septembre 2016 un total de 12h de formation était prévu pour atteindre les objectifs de cette étape.

## Étape 4 : pratiques d'ailleurs

Pour permettre aux travailleurs de sortir du cadre habituel et faire connaissance avec des pratiques différentes à celles qu'ils rencontrent au quotidien, l'objectif de la quatrième étape était de visiter une autre ville pour y voir les similarités et différences en termes d'aménagement de territoire. Dans ce cadre, lors de la demande d'intervention pour organiser la formation, nous avons choisi de visiter Liège. Le choix de cette ville émanait de l'idée que des problématiques similaires se manifestent à cet endroit (redéveloppement d'une zone de gare, conversion post-industrielle, enjeux urbanistiques importants, etc). Un total de 8 heures de formation était prévu pour cette visite.

### **3. Objectifs atteints**

#### Étape 1 : introduction théorique

La première étape consistait de trois présentations successives, représentant un total de quatre heures de formation. Cette étape a eu lieu le 24 mai.

La première intervention a permis de donner le cadre de la formation et de lancer plusieurs questionnements pour inciter à la réflexion sur le thème. La présentation

était interactive, ce qui a permis aux participants de contribuer activement à la formation et avait pour but de donner le ton pour la suite.

### **Compte-rendu de la première présentation :**

Les questions soulevées par la première présentation étaient entre autres : quelle est le futur des villes ? Est-ce que les avancements de technologie et en traitement d'une quantité massive de données permettrait de faciliter la gestion de la ville ? Ou est-ce qu'il y est inévitable d'avoir des conflits et des choix idéologiques ? Qui ferait ces choix ? Quelle garantie que cela ne va pas augmenter les inégalités ? Qu'est-ce qui caractérise une ville ? Quand un village devient-il une ville ? Quand sont apparues les villes ? Comment le pouvoir se manifeste-t-il dans l'aménagement urbain ?

La deuxième présentation traitait la rénovation urbaine à Bruxelles. Cette présentation a permis de comprendre comment plusieurs concepts, plans et dispositifs ont émergé et évolué à travers de 4 périodes distinctes.

### **Compte-rendu de la deuxième présentation :**

#### 1. Les années 50

- Bruxelles devient le siège de la CEE et c'est l'époque de l'expo 58.
- Bruxelles était une grande ville industrielle et la volonté est d'en faire une capitale administrative.
- L'Etat mène la danse. Les transformations se font à partir du centre : on rase. Il y a une politique de laisser-faire par rapport aux promoteurs. Grands projets : cité administrative, Manhattan.
- Exode vers le Brabant

#### 2. Les années 70

- Création de l'« agglomération bruxelloise », sans argent et sans pouvoir.
- On rénove plus light, opérations de rénovation d'îlots avec relogement sur place des habitants. Ne marche pas trop bien car les Communes ne sont pas vraiment partantes.
- Début des luttes urbaines (ex. le projet d'extension du palais de justice)

#### 3. Période à partir de 1989

- Création de la « Région de Bruxelles-Capitale ». Elle doit s'imposer comme acteur face aux Communes (qui existent depuis 1830...)
- Certains leaders des luttes urbaines ont intégré dans la institutionnel.
- L'héritage des luttes urbaines est intégré dans la politique dite de

« revitalisation ».

- Territorialisation des actions (EDRLR) et contractualisation avec les communes.
- On commence à rénover les espaces publics. On espère un effet d'entraînement de la part du privé. On veut faire revenir ou rester les classes moyennes car les revenus de la région proviennent à 50% de l'IPP.
- C'est le début des Contrats de Quartier, des projets SDRB, de la création d'Atrium.

#### 4. Période à partir de 2000 : « développement territorial »

- Le modèle précédent reste d'application mais il y a un changement dans les recettes fiscales de la Région qui dépendent désormais à 40% du patrimoine immobilier.
- Création de nouvelles agences (SAF, ADT, Visit brussels)
- Ambition = Bruxelles capitale de l'Europe, avec focus sur le centre ville et le canal (Plan de développement International).
- Début des projets NEO, grands ensembles de City Dev, projets autour de la gare du Midi etc.

#### 5. Conclusion

- les périodes 1, 3 et 4 sont des périodes où on rénove pour valoriser, transformer, augmenter l'attractivité de la ville, apporter de la mixité sociale.
- La période 2 est une période où on rénove pour améliorer, on favorise le développement endogène de la ville.

Une troisième présentation était dédié à la production capitaliste de logements à Bruxelles. Cette présentation a permis de comprendre pourquoi les dispositifs de création (ou d'incitation à la création) de logements sociaux par l'état sont indispensable pour atténuer le manque de logements abordables. Vu que la création de logements abordables forme une partie importante des activités de notre association, ce constat a permis de valoriser le travail que nous faisons au quotidien, et d'en voir l'utilité sur une échelle plus large.

#### **Compte-rendu de la troisième présentation :**

Il y a +/- 500.000 logements à Bruxelles, la production annuelle tourne autour des 4000 (dont 3/4 construits par des promoteurs). Le marché n'est pas régulé donc les décisions sur les prix de vente sont laissés aux promoteurs. La théorie de la rente foncière est essentielle : le prix du terrain dépend de ce qu'on peut y développer. Le prix moyen de vente des logements à Bruxelles est à peu près de 2700€/m<sup>2</sup>, or pour la majorité des bruxellois il faudrait un

prix de 1500€/m<sup>2</sup>. C'est le prix auquel vend Citydev (ex-SDRB) : pour cela il faut donc subsidier les promoteurs. Il y a 3 grands segments dans le secteur du logement :

- le logement libre
- le logement « aidé », qui représente 5% de la production actuelle. Après un certain nombre d'années il bascule dans le logement libre
- le logement social : 4 à 5% de la production actuelle : pas rentable, pris en charge par le secteur public

Le système pousse à une hausse des prix et à la densification. La plus value foncière est le bénéfice qui va au promoteur et pas au propriétaire qui a vendu le terrain. Ce sont souvent les petits promoteurs qui « ouvrent la voie » à la gentrification. A Bruxelles on continue à encourager la production capitaliste de logement en :

- augmentant la solvabilité des acheteurs (aides à l'acquisition)
- en subventionnant les promoteurs (Citydev)
- en créant des possibilités de plus value foncière (changement des affectations)



Photo : Lors de la troisième présentation de la première étape, Alice Romainville présente son doctorat intitulé « la production capitaliste des logements à Bruxelles ».

## Étape 2 : aspects historiques

Pour la deuxième étape de la formation, traitant entre autres de la reconversion post-industrielle de la zone de Canal, nous avons eu l'occasion d'organiser les exposés lors d'un tour en bateau sur le Canal, le mardi 21 juin. Ici, les aspects historiques étaient mis en lumière par Guido Vanderhulst, ancien directeur de la Fonderie. Plusieurs travailleurs d'Inter-environnement Bruxelles ont complété cet exposé avec leurs connaissances sur les multiples sites (historiques) intéressants le long du canal. Ainsi, même si l'objectif initial pour cette étape était de se concentrer sur les aspects historiques, ce tour en bateau nous a permis de déjà aborder des questions d'actualité et quelques sujets initialement prévu pour la troisième étape.

### **Compte-rendu de la visite guidé :**

Le croissant pauvre ne se trouve pas par hasard autour du Canal Bruxellois. La fonction principale du canal a pendant longtemps été d'alimenter les usines en charbon. Bruxelles a connu une forte désindustrialisation et son activité économique est devenue principalement une activité tertiaire. Les anciens sites industriels sont devenus le terrain de chasse des promoteurs immobiliers. Cette spéculation immobilière et les investissements publics (FEDER, CQ, ...) mettent sous pression les dernières entreprises qui développent encore des activités productives dans la zone du croissant pauvre. Pourtant, vu les hauts pourcentages de chômage et de personnes peu qualifiés, il est important de garder les activités productives là où ils sont.

Porte de Ninove : Le site sera surtout aménagé en fonction de l'attractivité pour des publics qui viennent d'ailleurs, plutôt que pour répondre aux besoins des habitants dans les quartiers avoisinants. Un minimum de « logements sociaux » est prévu, mais il est possible que les conditions d'accès soient plus larges et que ce ne soient donc pas des logements sociaux à proprement parler.

Bassin Biestebroek : Suite à la mise en vigueur du PRAS Démographique, la zone d'entreprises autour du Bassin Biestebroek peut accueillir des projets de logements. Depuis, la spéculation sur la zone commence à prendre de plus en plus d'ampleur. Atenor, un des plus grands investisseurs immobiliers actifs sur Bruxelles, va bientôt commencer la construction d'un projet qui inclut une séniorie. Citydev développe aussi plusieurs projets dans la zone. La philosophie de la commune d'Anderlecht est de réaménager les quartiers voisins en fonction des nouveaux habitants - un public avec un niveau de revenus estimé plus élevé que la population actuelle. Il est très probable que, plus il y aura de nouveaux habitants dans la zone, moins les entreprises et leurs nuisances seront tolérées. Pour l'instant la zone Biestebroek compte



plus ou moins 250 entreprises et 7000 emplois, dont la moitié est peu qualifié. Ces emplois sont de plus en plus menacés.

Quartier Heyvaert : La Région veut faire disparaître les commerces de voitures dans ce quartier et veut à cet effet construire un « roll on – roll off » sur la partie du Canal près de Vilvorde. Le plus grand exportateur de voitures, Karim Export, serait un éventuel candidat concessionnaire pour la construction du RoRo.

Tour Atenor : Ce tour combine les trois façons dont un projet immobilier peut générer un profit

1. L'acquisition du terrain à très bas prix
2. La construction en hauteur
3. La possibilité de vendre les logements en tant que logements de luxe

Bassin Vergotte : Ce bassin est presque entièrement occupé par des entreprises de matériaux de construction (dont la centrale béton). Il existe pour l'instant un projet d'aménager une zone de promenade tout le long de l'avenue du port

Centre Commercial Docks : Ceci est un des trois grands projets de centres commerciaux le Nord de Bruxelles et sa périphérie (à côté de Néo et Uplace). Néo et Docks sont tout les deux sur le terrain de la ville de Bruxelles. La concurrence ne se fait pas seulement entre les projets, mais se fera surtout avec les petits noyaux de commerçants dans les quartiers existants. Le projet Docks est le premier qui sera prêt et engendra sans doute de grands problèmes de mobilité.

Avant-port de Bruxelles : Essentiellement dédié aux entreprises en matériaux de construction et de recyclage, mais aussi un port pétrolier et le centre logistique du Nord (ou Médecins sans frontières tient des entrepôts). Le centre logistique n'utilise pas la voie d'eau mais fonctionne entièrement avec du transport en camions. Il y a en général une sous-utilisation du Canal, sachant que le transport en bateau est beaucoup plus écologique que le transport sur la route ou par avion.

Tour & Taxis : Ce site, qui appartenait à la SNCB, a été vendu entièrement à une seule entreprise privée qui s'appelle Extensa. Après un projet abandonné (Music City) la Région a fait un schéma directeur pour ce site, qui met en avant la « coproduction » public-privé pour développer le site. Tout cela se passe dans un certain rapport de force entre le public et le privé. Avec l'idée de pouvoir renforcer son argumentaire pour y construire un grand parc, la Région a lancé un processus participatif piloté par le Bral, qui s'est retrouvé dans une position difficile.



Photo : Mathieu Sonck, travailleur d'Inter-environnement Bruxelles, explique l'histoire et les enjeux du site Tour & Taxis.

### Étape 3 : enjeux actuels

Cette étape a été réalisée par le biais de deux visites de quartiers dans notre périmètre.

En premier lieu nous avons organisé, le 22 septembre, une visite guidée du quartier Heyvaert. Ce quartier est le quartier dans lequel nous sommes le plus actif en tant qu'association. Sur le périmètre de ce quartier il y a une telle diversité d'enjeux et de sites intéressants, qui fait que les travailleurs de notre association, chacun ayant ces projets dans ce quartier, n'ont pas nécessairement une vue globale sur toute la dynamique urbaine. Cette visite a permis de fournir une réponse à ce problème.

## Compte-rendu de la visite guidée dans le quartier Heyvaert :

### Le site des Abattoirs

Ce site a une énorme importance pour le quartier Heyvaert. C'est un des rares sites dans la zone de Canal où un grand nombre d'activités productives ont survécu la désindustrialisation de la zone de Canal. Ce quartier s'est développé à partir du 19<sup>ème</sup> siècle autour du site des Abattoirs. Ces Abattoirs fournissent aujourd'hui encore quelques centaines d'emplois peu qualifiés. Outre son importance pour le marché d'emploi local, le site joue aussi un rôle important en termes de commerce. Un marché s'y tient tous les vendredis, samedis et dimanches, et attire en moyenne, chaque semaine plus ou moins 100.000 personnes. Il s'agit principalement d'un public provenant du quartier même et des quartiers faisant partie du croissant pauvre.

Pendant toute une période, le fait d'avoir des Abattoirs dans des quartiers centraux était courant dans beaucoup de villes en Europe. Avec la motorisation de la société dans les années après la deuxième guerre mondiale et l'amélioration des systèmes de réfrigération, beaucoup d'abattoirs ont fermé leurs portes. L'Abattoir de Cureghem est le dernier abattoir Européen de cette taille qui se trouve encore en centre ville. Ceci n'est pas évident, vu les nuisances en termes de bruits et d'odeurs. Pourtant, outre les emplois, le fait d'avoir un Abattoir à cet endroit unique a aussi sa plus-value, entre autre à cause de son rôle éducatif. Le lien entre la nourriture en magasin et son processus de production est souvent trop peu visible pour des personnes vivant en centre-ville.

Le futur du site des Abattoirs est un point de discussion. Depuis quelques années, des projets de reconversion du site circulent. Selon les associations du quartier qui suivent son développement urbain, ces projets, provenant de la société qui gère le site, risquent de mettre en péril ses fonctions importantes. L'idée du gérant du site consiste entre autres à organiser un marché plus 'high-standing' et de construire des logements sur le site pour un public avec des revenus supérieurs à ceux du quartier.

Suite aux plans proposés par le gérant du site, l'école d'architecture et d'urbanisme La Cambre a travaillé sur une contreproposition, et les associations (locales), comme le CRU et Inter-environnement Bruxelles ont consulté les habitants sur le futur du site et les besoins dans le quartier. Suite à ces démarches le gérant et les contestataires ont créé ensemble une nouvelle asbl, baptisée Forum Abattoir, qui a comme mission d'alimenter la réflexion autour du futur de ce site.

## Commerces de voitures dans le quartier Heyvaert

Outre les activités sur le site des Abattoirs, une autre activité économique important pour ce quartier est le commerce de voitures. Au fil du temps, de nombreuses surfaces industrielles ont été converties en garages. Les rues Heyvaert et Liverpool sont régulièrement remplies de commerçants et d'acheteurs de voitures de seconde main. Une étude de Martin Rosenfeld (ULB) montre comment beaucoup de voitures qui ont été achetées ici passent par le port d'Anvers et sont ensuite embarqué pour le Bénin. Il s'agit d'au moins 150.000 voitures par an qui passent par le quartier Heyvaert. Beaucoup de main d'œuvre est donc requise pour ce commerce (réparation, démontage, chargement & déchargement, vente et achat, ...). Plus au moins 4000 emplois dépendent de ces activités.

Ici aussi, le futur des activités est incertain. Depuis 10 à 15 ans, les autorités locales et régionales commencent à s'intéresser à la reconversion de ce quartier, faisant partie de la zone du Canal. L'idée est de relocaliser les commerces de voitures près d'une plateforme Roll On - Roll Off (RoRo) dans le Nord de la Région Bruxelloise. Ceci fait qu'il y a une spéculation. Pas mal de propriétaires de garages ont déjà des contacts avec des promoteurs immobiliers pour concevoir des projets de logements sur leurs terrains.

## Quartier de transit et projets de logements communautaires

Le quartier Heyvaert est un des derniers quartiers centraux de la Région Bruxelloise où les logement restent abordables. Le quartier a donc une fonction de quartier de transit, où beaucoup de nouveaux arrivants s'installent. Ils trouvent dans ces quartiers un ensemble de ressources utiles pour faire face à l'insécurité d'existence, se lancer, se remettre en selle ou simplement survivre. Les ressources en question sont par exemple les logements plus abordables qu'ailleurs, de commerces bon marchés et accessibles, des lieux culturels où retrouver ses compatriotes ou encore de soutiens associatifs.

Pour maintenir cette fonction de quartier de transit, des associations comme le CRU et l'Union de Locataires d'Anderlecht Cureghem créent des projets de logements communautaires. Ainsi nous visitons le projet au Place 1-21 Lemmens (logements pour femmes seules avec enfants), au 35 Rue du Chimiste (logements pour victimes de marchands de sommeil) et à l'angle de la rue Haberman et de le rue Broyère (logements ouvriers convertis en logements sociaux pour grandes familles).

Pour clôturer la balade, nous visitons l'exposition « Usages et Résistances ordinaires : le quartier Heyvaert à Cureghem ». Cette exposition permet de voir le quartier Heyvaert à travers l'œil de différents photographes actifs

dans le quartier, dont les photos sont accompagnées d'extraits d'interviews avec les habitants, usagers et personnes qui travaillent dans le quartier. L'exposition vise à mieux comprendre le rôle joué par ce quartier populaire, présenté le plus souvent comme un lieu de relégation, alors qu'il joue depuis, plusieurs décennies, un rôle de terre d'accueil.



*Photo : Mathieu Van Criekingen, professeur à l'ULB et membre d'Inter-Environnement Bruxelles, explique l'importance du site des Abattoirs de Cureghem pour le quartier Heyvaert.*

Pour clôturer la troisième étape, nous avons organisé, le 17 octobre, une deuxième visite guidée, cette-fois ci dans un quartier qui se trouve aux abords de notre périmètre. Les enjeux urbains dans ce quartier étaient moins connus par nos travailleurs, mais sont de grande importance. La visite guidée de ce quartier était donc très utile pour combler les vides dans notre connaissance de notre périmètre d'action.

### **Compte-rendu de la visite guidée dans le quartier Midi :**

Le quartier midi était en 1870 – 1890 encore un faubourg de Bruxelles quand elle a commencé à se développer autour d'une gare qui se trouvait à la fin

de l'avenue Stalingrad, à quelques dizaines de mètres de la gare actuelle. Une fois que la jonction Nord-Sud a été achevée dans les années '50, le quartier qui s'était formé a été bouleversé par les développements autour d'une nouvelle gare, qui n'était pas du tout intégrée dans son environnement. Dans les années '60, suite à la connexion Mons-Paris, les premières idées ont pris forme de transformer les environs directs de la gare en quartier d'affaires. C'est à ce moment que les premières expropriations ont eu lieu.

Dans les années '80, avec l'arrivée de Charles Piqué en tant qu'échevin de l'urbanisme à Saint-Gilles, et la promesse de l'instauration d'une ligne TGV, la volonté de transformer avec force prend forme. À partir de ce moment, des promoteurs commencent à acheter des parcelles ou maisons pour y construire, après une période de spéculation, des tours de bureaux. À cause de la spéculation, de plus en plus d'habitants partent et le quartier commence à se dégrader. Les habitants qui voyaient, au fil des années, dégrader leur quartier et vivaient avec la menace d'expropriation de leurs biens qui perdaient de la valeur d'année en année, se sont organisés dans le groupe CODES, et plus tard aussi dans le « comité Quartier Midi ». C'est entre autre grâce à l'action de ce comité (occupations temporaires, campagnes d'affiches, pétitions) que le quartier du côté du Boulevard Fosny n'a pas été totalement démoli.

Lors de cette même période (années '90 et 2000) les tours de bureaux commencent vraiment à être construits. Dans la même période la SNCB, propriétaire de la gare, développe des plans pour transformer la gare et les alentours avec des bureaux et un centre commercial. Contrairement à l'idée initiale, la création d'un quartier d'affaires « international », les espaces de bureaux sont surtout pris par des administrations publiques, qui déménagent d'un quartier à l'autre et laissent des espaces de bureaux vides derrière eux pour pouvoir remplir les nouveaux bureaux. Ces administrations ne sont pas soumises aux taxes et n'aident donc pas à remplir les caisses des communes concernées, comme initialement prévu.

Malgré le fait que la logique initiale ne fonctionne pas, les projets de tours de bureaux continuent à voir le jour. Du côté nord de la Gare, le projet Victor consiste de la construction de trois immenses tours, rempli pour 60% de bureaux et pour 40% de logements. Le Schéma Directeur Midi, conçu pour mieux organiser le développement de la zone autour de la Gare, ne prévoit pas de recommandation aux acteurs publics de construire des logements sociaux ou subventionnés, malgré les besoins en termes de logements abordables dans la zone, et la possibilité d'en construire par exemple sur l'endroit de la trémie des trams à Bara. La zone continue à faire objet de plans de transformation. Dans les années suivantes, l'arrêt de tram souterrain Lemmonier sera remplacé par un arrêt de métro appelé

« Constitution » qui devrait devenir le début d'une nouvelle ligne de metro sur l'axe Nord-Sud qui croise le centre-ville.



Photo : Gwenaël Brees, auteur du livre « Quartier Midi, l'urbanisme du sacrifice et de bouts de ficelle » explique comment le quartier existant a du faire place à de nombreux tours de bureaux

#### Étape 4 : pratiques d'ailleurs

Le 18 novembre, nous avons visité la ville de Liège, guidé par l'association Urbagora. Les similarités de certains enjeux urbains avec les enjeux qui nous connaissons dans notre périmètre étaient étonnantes. Il s'agit par exemple de la manière dont la gare du Midi et la gare de Liège-Guillemins et le développement de leurs environs ont transformé des quartiers entiers. D'un autre côté, il était étonnant de voir que pour ce qui concerne le marché de logement, contrairement à ce que nous voyons tous les jours à Bruxelles, la situation liègeoise est moins grave et urgente. Il était utile de voir comment la situation que nous connaissons n'est pas une évidence, et qu'une autre dynamique est (en principe) possible.

## **Compte-rendu de la visite à Liège, site par site :**

Liège-Guillemins : La construction de cette construction spectaculaire a connu un historique mouvementé. L'ancienne gare était située quelques dizaines de mètres plus vers le Nord, faisant intégralement partie de la trame urbaine d'un quartier ouvrier. Le déménagement de la Gare pour le mettre sur l'axe Guillemin-Longdoz a bouleversé le quartier d'une façon similaire que la Gare du Midi à Bruxelles. Le déménagement était nécessaire pour pouvoir accueillir un arrêt TGV, projet de prestige attendu depuis longtemps. L'axe entre la Gare et la Meuse est en plein redéveloppement, avec entre autre la mise en place d'une nouvelle ligne de tram. Au début du projet, 500 expropriations étaient prévues, mais entre autres grâce à l'action d'un comité de quartier ce nombre a pu être limité à 200 expropriations. Le fait que ce redéveloppement traîne fait que le quartier existant est victime de spéculation. Comme pour la gare de midi à Bruxelles, l'opération a été accompagnée d'expropriations.

Reconstruction d'un réseau de trams : Au cours des années '60 et '70 le réseau de trams liégeois a été démantelé. Depuis lors, des projets existent pour en reconstruire un. Actuellement, un projet de partenariat public-privé prend forme pour arriver à inaugurer les premières lignes de trams entre 2021 et 2022.

Master Plan Seraing : La ville de Seraing, qui se trouve dans l'agglomération de Liège, est face à de grands changements. Un Master Plan a été élaboré pour reconvertir plus de 800 hectares de terrains industriels autour d'une nouvelle ligne de tram et un « Boulevard Urbain ». L'idée est de permettre la construction de logements et d'encourager l'implantation d'activités du secteur tertiaire. Pourtant, pour l'instant il existent encore 2000 emplois dans l'industrie sidérurgique. Un phénomène intéressant est que les propriétaires des anciens sites industriels fortement pollués maintiennent un minimum d'activités sur ces sites pour ne pas devoir dépolluer les sols.

Master Plan Saint-Marguerite : Le quartier Saint-Marguerite est à la base un quartier pauvre, traversé par une autoroute qui forme une vraie rupture urbaine. Depuis quelque temps, un Master Plan est en élaboration qui propose de réduire l'impact de cette autoroute sur le quartier et qui vise à verdurer les environs, tout en créant plus de 1000 logements. Ces logements seront créés entre autre par la réhabilitation d'intérieurs d'îlots.

Ecoquartier de Coronmeuse : L'idée pour ce quartier était d'y organiser une exposition internationale en 2017. Suite à l'échec de la candidature, l'idée a émergé d'y créer « le plus grand écoquartier de la Wallonie », avec peu de place pour les voitures et une priorité pour des constructions à haute



performance énergétique. Le projet sera financé avec des fonds publics, le Fonds Européen FEDER. Les images du projet montrent un quartier haut standing qui ne sera, à première vue, accessible qu'à un public élitiste.

Lotissement Haïsses-Piedroux : La zone Haïsses-Piedroux se trouve sur les territoires de plusieurs communes. Deux visions s'opposent pour le devenir de ce site : celui d'un promoteur privé qui veut y construire un écoquartier avec 500 logements, et celui des habitants et associations locales qui veulent maintenir l'espace vert et en faire un parc.

Requalification du site du Val-Benoît : L'ancien campus universitaire Val-Benoît était longtemps un lieu abandonné, mais est actuellement en cours de rénovation pour accueillir entre autre un grand centre d'entreprises. Plusieurs bâtiments sur le site seront ensuite vendus pour permettre la création de logements et de bureaux.

Place Cockerill : La Place Cockerill fait objet d'une lutte contre la construction d'un parking souterrain. Les habitants et commerçants, réunis dans la plateforme Cockerill, essaient d'œuvrer pour un réaménagement sans parking. Ceci est une initiative qui est partie d'une problématique très similaire à la Plateforme Vaillance à Anderlecht (soutenu par le CRU) concernant le réaménagement de Place de la Vaillance. Les deux plateformes revendiquent plus de participation dans la prise de décisions pour le réaménagement. Par contre, la Plateforme Cockerill est active seulement sur les moments clés dans le processus (et avec succès, puisqu'ils ont pu faire en sorte qu'un premier projet de parking soit retiré) tandis que la Plateforme Vaillance s'est constituée beaucoup plus en amont et se réunit de manière continue.

Quartier Droixhe : Plusieurs tours de logements sociaux, la plupart inaugurées en 1958, forment ici un des plus grands ensembles de ce type en Belgique. La problématique de la pertinence du logement social se pose très clairement : est-ce que ces grandes tours de logements sociaux sont une relique du passé ou ont-elles encore un futur? Est-ce que ces tours doivent être rénovées où est-ce qu'il serait-il plus intéressant de les démolir et de recommencer de zéro ? Est-ce que un quartier comme celui-ci a besoin de nouveaux projets qui amènent plus de "mixité sociale" ? Les réponses à ces questions restent en suspens.



*Photo : François Schreuer de l'asbl Urbagora et un membre d'un comité de quartier, expliquent comment leur quartier a été transformé suite à la construction de la nouvelle gare Liège-Guillemins*

#### **4. Satisfaction des participants**

Fiches d'évaluation en annexe.