



L'ECHO

08/08/2026

Comment Bruxelles s'est transformée en 20 ans

La capitale a-t-elle changé? Dans le bon sens? Celles et ceux qui ont connu Bruxelles il y a 20 ans ne perçoivent certainement plus ce lieu de vie, de travail et de rencontre de la même manière aujourd'hui. Tour d'horizon.

Bruxelles, capitale européenne aux allures familiales. Ces dernières décennies, la ville a profondément changé et tente de se redessiner, de tourner petit à petit le dos à la voiture particulière et d'envisager un avenir où ses habitants respirent mieux. Quartiers plus apaisés, disparition du viaduc Reyers, mise en place du piétonnier, tentatives de donner bonne figure au canal et à ses alentours... Bruxelles bouge. Dans le bon sens, pour tout le monde? Ces 20 dernières années ont été émaillées d'évènements et de décisions qui ont cristallisé les tensions. Le plan GoodMove a connu des vagues de protestations et a été la cible du parti libéral lors des dernières élections régionales. L'arrachage et la mise à feu des panneaux de signalisation par des habitants de certains quartiers démontrent bien les tensions et la déconnexion entre la classe politique et une population profondément ancrée dans ses habitudes de vie et de mobilité. Le piétonnier, nouveau visage d'un espace peu qualitatif et pollué, a rapidement soulevé des critiques sur son accessibilité et son caractère trop mercantile. Bref, Bruxelles a bravé des tempêtes (et nous n'avons pas encore osé parler du Métro 3). Mais elle avance. À travers le regard d'Arthur, un quinquagénaire bruxellois, nous allons découvrir de quelle manière. Au menu: qualité de l'air, mobilité, logement et d'autres réalités qui représentent Bruxelles en 2026.

On respire mieux

Arthur habite Bruxelles depuis qu'il est tout petit. Il y a grandi, y travaille et y vit avec sa famille. Depuis une dizaine d'années, lui, ses voisins, les touristes et les travailleurs qui s'y côtoient respirent mieux. Même s'il reste d'importants défis, la qualité de l'air s'est améliorée en Région bruxelloise. Les normes européennes en vigueur sont respectées pour les principaux polluants, alors que des efforts sont encore à fournir pour atteindre les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé. Une amélioration qui a un réel impact sur la santé de ceux qui vivent en ville, et de ceux qui la traversent. L'accélération de la transition du diesel vers les autres motorisations, le changement de comportement de mobilité des Bruxellois ou encore l'instauration de la zone de basse

émission (la fameuse LEZ) semblent avoir porté leurs fruits. Version édulcorée de l'histoire: depuis 2018, la LEZ interdit les véhicules les plus polluants dans la capitale. Version politique de l'histoire: huit ans plus tard, le gouvernement bruxellois se tire encore les cheveux sur les modalités d'application du plan, dans un bras de fer entre questions écologiques et justice sociale.

Le Bruxellois se déplace autrement

Ces querelles politiques ne touchent pas Arthur. Comme beaucoup d'autres Bruxellois, il a changé ses habitudes de mobilité, poussé par les nouveaux aménagements urbains. L'image de la place De Brouckère saturée par les gaz d'échappement est loin, celle de la Grand-Place transformée en parking géant où ses parents se garaient l'est encore plus. Les grands chantiers qui ont redessiné Bruxelles ont pullulé ces dernières années: suppression du viaduc Reyers, nouvelles lignes de tram 9 et 10, réaménagement de la place Rogier, de la place Flagey et de la chaussée d'Ixelles en semi-piétonniers ou le nouveau boulevard urbain entre l'A12 et le pont Van Praet. Mais aussi l'instauration de quartiers apaisés, de nouvelles mailles de mobilité, notamment via la Ville 30, et leurs impacts en matière d'amélioration de la sécurité dans les rues bruxelloises. Arthur n'a plus peur de prendre son vélo, mais il n'est pas naïf: les voiries n'étant pas extensibles, la place prise par la mobilité douce crispe les automobilistes dépendant de leurs quatre roues. D'autres grands chantiers arrivent ou sont en cours: refonte de la place Meiser à Schaerbeek ou de l'avenue de la Toison d'Or. Sans parler du Métro 3, qui continue de faire grand bruit. La mise en service initiale prévue fin 2024 était une belle utopie, alors que le projet s'enlise dans les marécages bruxellois et est perçu comme un ogre à nourrir à coup de milliards d'euros supplémentaires. Aujourd'hui, Arthur se déplace plus à pied qu'en voiture. C'est le cas de la majorité des Bruxellois. Depuis 2010, ils utilisent de moins en moins l'auto, au profit des transports en commun et du vélo, selon une analyse de l'Ibsa, l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse. Les déplacements en voiture sont passés de près de 40% de la totalité des déplacements à moins de 30%. Mais la capitale subit encore les allers-retours des 190.000 voitures de navetteurs dépendant du bassin d'emploi bruxellois. «Il y a ici un vrai conflit d'intérêt de l'habitant et de l'utilisateur», explique Eric Corijn, professeur d'études urbaines à la VUB. «La moitié des Bruxellois ne possèdent pas de voiture, mais doivent quand même payer pour entretenir les routes et les tunnels. Cette ville a été en partie pensée pour les usagers qui viennent de la périphérie, qui sont plus riches et ont plus de pouvoir d'achat.»

Des embouteillages, mais aussi plus de cyclistes

Les pistes cyclables ont, elles aussi, connu un nouvel élan. En dix ans, 245 km ont été aménagés: petite ceinture, boulevard Lambert, rue de la Loi. Sept connexions interrégionales ont été créées vu le potentiel de déplacements et 18 sont en cours de réalisation. Les comptages réalisés concluent à une hausse record du nombre de cyclistes en heure de pointe (+15,3% sur un an en 2025 – Arthur en fait partie), boostés

par des infrastructures plus adaptées, mais aussi l'envol du vélo à assistance électrique qui pousse les citoyens à sauter le pas. Malgré cette belle façade, la congestion de la ville reste très importante (quoique stable ces dernières années). Arthur rage quand il prend la voiture et qu'il se retrouve bloqué, même hors des heures de pointe. Aujourd'hui, selon Perspective, le centre d'expertise pour le développement régional et territorial, le tissu économique de la Région reste principalement dominé par les activités de service caractéristiques du secteur tertiaire, telles que le commerce, l'horeca, l'administration publique, l'enseignement, la santé, le sport et la culture. Les activités industrielles classiques, situées majoritairement le long du canal, continuent à quitter la ville. «Et leur présence continue de diminuer face à la pression exercée par d'autres fonctions urbaines», comme le logement ou les équipements publics.

L'accès au logement se durcit

L'an dernier, Éléonore, la fille d'Arthur, s'est mise à chercher un bien à acheter. Elle s'est alors heurtée à une dure réalité. L'envolée continue de la valeur de l'immobilier couplée à la remontée des taux rend l'accès au logement plus compliqué pour les jeunes ménages ou les individus plus précarisés, sans fonds propres pour soutenir leur achat. En dix ans, le prix médian des maisons a ainsi augmenté de 140.000 euros, selon la Fédération royale du notariat belge. Bruxelles rattrape les autres grandes capitales européennes. Conséquence: au moment d'acheter une maison, seuls 33,5% des Bruxellois restent en ville. «Les maisons, qui sont souvent plus spacieuses et plus abordables dans la périphérie, sont un facteur important de déménagement hors de Bruxelles», explique le notaire Jean Martroye. «Ce modèle belge idéal de la maison quatre façades, isolée, avec jardin, implique souvent une voiture par membre de la famille et un urbanisme non durable», ajoute Eric Corijn. Nous parlons ici de Bruxelles dans son entièreté. Mais elle cache de grandes disparités à l'échelle des communes ou des quartiers, qui ont vécu de grandes différences d'évolution de prix en dix ans. À Jette, le prix des appartements a bondi de 64%, la hausse est de 60% à Saint-Gilles, mais de «seulement» 36% à Ixelles ou 34,5% à Etterbeek (qui portaient déjà de haut, il est vrai). Ces disparités de prix reconfigurent la ville: les classes moyennes se dirigent vers les communes plus accessibles et changent la dynamique locale, provoquant la hausse des loyers et des prix de l'immobilier, ainsi que le déplacement progressif des habitants historiques. 20% des Bruxellois les plus pauvres consacrent plus de 50% de leurs revenus au logement, selon le dernier baromètre social de Vivalis. Autre point noir sur le marché immobilier, la part des logements sociaux est passée de 7,42 logements pour 100 ménages en 2010 à 7,09 en 2024. Un chiffre en recul alors que la demande, elle, évolue: en 2025, 55.572 ménages étaient candidats à un logement social de la Société du logement de la Région de Bruxelles-Capitale, soit une augmentation de 18% par rapport à 2020. Au vu de la nécessaire transition climatique, Arthur a une idée. Son prochain projet? Rénover son logement. Le réel défi bruxellois réside aussi dans la rénovation des bâtiments alors que moins de 20% des habitations qui ont enregistré leur

PEB ont un certificat énergétique A, B ou C, selon des chiffres de Bruxelles Environnement. Un véritable levier vers la transition énergétique, pourtant freiné par un coup de sabre dans les primes à la rénovation Renolution, qu'Arthur ne touchera donc pas. Aujourd'hui, néanmoins, les primes à la rénovation ressurgissent grâce à des fonds européens, mais exclusivement à l'attention des ménages «vulnérables».

Des inégalités sociales marquées

Les inégalités sociales à Bruxelles restent marquées, avec des écarts significatifs entre communes. Au sein de la capitale, les taux de pauvreté varient du simple au triple entre les communes les plus aisées et les plus pauvres. À l'image des files d'attente pour les logements sociaux, la plupart des indicateurs liés à la pauvreté se dégradent. La proportion des 18-64 ans bénéficiant du revenu d'intégration sociale – une aide financière minimale accordée par le CPAS – est passée de 3% en 2002 à près de 7% en 2025. Le nombre de bénéficiaires de l'intervention majorée (BIM) a atteint plus de 352.000 personnes en 2024, soit 130.000 personnes de plus que 15 ans auparavant, selon l'Ibsa. Reflet d'une certaine paupérisation de la société. Enfin, à Bruxelles, la grande pauvreté est en hausse: 9.777 sans-abri ou mal logés ont été dénombrés par Bruss'help, soit une augmentation de 25% en deux ans.

Boom culturel

En 30 ans, presque 300.000 personnes sont venues gonfler les rangs de la population bruxelloise. «C'est énorme, c'est comme si on y avait ajouté la ville de Gand», souligne Eric Corijn. La Région a connu un véritable boom démographique. Dans le même temps, le nombre moyen d'enfants par femme continue d'y baisser, faisant ressurgir les questions de l'avenir démographique de la capitale. La forte baisse attendue du nombre d'enfants et d'adolescents à Bruxelles se fait déjà ressentir dans les écoles bruxelloises. Les petits-enfants d'Arthur trouveront plus facilement de la place, c'est vrai. Mais le manque d'élèves entraîne la perte de postes d'enseignants, des fermetures de classes ou même d'écoles, comme à Watermael-Boitsfort cette année, faute d'inscriptions. Bruxelles est aussi connue pour son melting pot culturel. C'est ce qu'Arthur adore en se promenant dans les rues de la capitale. En moyenne, dans les quartiers bruxellois, 37% de la population est de nationalité étrangère, selon les chiffres de l'Ibsa. Dans le quartier européen (75% de la population) évidemment, à Matonge (61%) ou au Châtelain (60%) par exemple. Un chiffre moyen en augmentation, car il était de 30% il y a 15 ans. «C'est une des villes les plus diverses d'Europe, et sans guerre civile», ironise Eric Corijn. «La mixité est immense, et elle se vit de manière pacifique, dans un esprit typiquement bruxellois.» Selon le professeur de la VUB, l'enjeu aujourd'hui est de «trouver un nouveau narratif commun entre toutes ces communautés».

Nicolas Baudoux