

MÉTRO-PÔLE D'HOSPITALITÉ

Méto-Pôles d'hospitalité : Comment passer de l'hospitalité à l'hostilité des personnes sans chez-soi dans les stations de métro à Bruxelles ?

Insaf El Khallat Fahsi

*Uclouvain - Faculté LOCI (Bruxelles)
Domaine « Sociétés » – RE-ACT ! 2025-2026*

TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDES *EN ET SUR L'ARCHITECTURE* [LBARC2200]

DECLARATION DE DEONTOLOGIE à intégrer aux documents du TFÉ

Considérant que le plagiat est une faute inacceptable sur les plans juridique, éthique et intellectuel ;

Reconnaissant que le Règlement Général des Etudes et Examens de l'UCLouvain précise la notion de plagiat et décrit les procédures et sanctions liées à sa pratique : <https://uclouvain.be/fr/etudier/reglement-general-des-etudes-et-des-examens.html>

Notant que les étudiant-e-s sont sensibilisé-e-s aux questions d'intégrité intellectuelle durant leur parcours académique et que le site web de l'UCLouvain met à disposition des ressources spécifiques sur le sujet : <https://uclouvain.be/fr/etudier/lutter-contre-le-plagiat.html>

Je déclare sur l'honneur que ce travail de fin d'étude a été écrit et dessiné de ma plume, sans avoir sollicité d'aide extérieure illicite, qu'il n'est pas la reprise d'un travail présenté dans une autre institution pour évaluation, et qu'il n'a jamais été publié, en tout ou en partie. Toutes les informations (dessins, maquettes, idées, phrases, graphes, tableaux, ...) empruntées ou faisant référence à des sources primaires ou secondaires sont référencées adéquatement selon la méthode universitaire en vigueur.

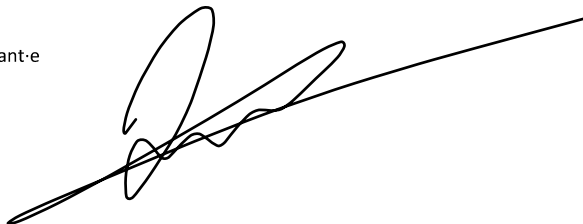
Notant qu'un travail universitaire est le fait d'une production personnelle, réflexive et critique, je déclare en outre avoir fait l'usage suivant des outils d'intelligence artificielle de type agent conversationnel et/ou de production graphique :

	Oui	Non
J'ai utilisé l'IA		☒
J'ai utilisé l'IA pour produire/retravailler des images, auquel cas une mention explicite est indiquée en légende desdites images ;		
J'ai utilisé l'IA pour retravailler/traduire mon texte, auquel cas une mention explicite est indiquée en préambule ;		
J'ai utilisé l'IA pour récolter/compiler des données, auquel cas une mention explicite des requêtes formulées et des réponses reçues de l'IA est indiquée dans la section présentant la méthode de recherche ;		
J'ai utilisé l'IA pour synthétiser/analyser de l'information, auquel cas la réponse produite par l'IA est utilisée comme source secondaire faisant l'objet d'une analyse critique personnelle explicite, impliquant que je reconnais comme miens les éléments présentés dans le travail et prends toute responsabilité à leur égard.		

Fait à Bruxelles

Le 31/05/2026

Signature de l'étudiant-e



Métro-pôle d'hospitalité

*Comment passer de l'hostilité à l'hospitalité des
personnes sans-chez-soi dans les stations de métro à
Bruxelles ?*

Insaf El Kballat Fahsi

LARCB 2295 | Domaine « Sociétés » – RE-ACT !

Insaf El Kballat Fabsi

Promotrices thématiques :

Elisabetta Rosa

Charlotte Renouprez

Promoteur.es méthodologiques

Élodie Degavre

Gérald Ledent

*UCLouvain Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme (Site de
Bruxelles)*

Année académique 2025-2026

Remerciement

La rédaction de ce mémoire n'aurait pas été possible sans le soutien et les conseils de toute une série de personnes que j'aimerais profondément remercier.

Tout d'abord, je remercie mes professeures Chloé Salembier et Marie-Hélène Bulté, ainsi que mes promoteurs Gérald Ledent et Elodie Degavre pour leurs suivis et remarques. Je remercie également l'ensemble des professeurs qui m'ont permis d'acquérir des connaissances précieuses tout au long de mon parcours universitaire, plus particulièrement les enseignants du programme IMA, Christine Fontaine et David Schmitz.

Mes remerciements vont également à Elisabetta Rosa et Charlotte Renouprez, mes promotrices expertes, pour m'avoir guidé et partagé leurs savoirs, qui ont grandement participé à l'enrichissement de ce mémoire.

Un grand merci à tous.les membres des associations qui ont accepté d'échanger avec moi, aux bénévoles de la Croix-Rouge, aux travailleuses sociales de l'ASBL Diogenes, et au coordinateur de DoucheFlux. Et à tous.les ceux.elles rencontrés en chemin.

Un grand merci à mes amies pour leur soutien, les moments de rire et de partage qui ont rendu ces années d'études plus légères : Soumaya, Assia, Feyza, Hajar, Raouane, Chaimae, Shiraz, Lallie, Elisabet, Sarmad et Maëlle.

Finalement, j'aimerais exprimer ma profonde gratitude envers ma famille pour son engagement et aide constante durant toutes ces années. À mes sœurs, Yasmina, Asmaë et Safiya, ma nièce Warda, mes oncles et mes tantes. Merci à mes grands-parents et à mes parents d'avoir fait de moi la personne que je suis, pour avoir toujours cru en moi et en mes capacités et de s'être toujours démenés pour nous offrir le meilleur.

*À mon grand-père,
et à toutes les mains qui ont participé à la construction du métro*

Abstract

À Bruxelles, le nombre de personnes sans-chez-soi a considérablement augmenté ces dernières années. Leur présence dans l'espace public suscite, en retour, la mise en place de dispositifs hostiles dans la ville, ajout d'accoudoirs sur les bancs ou de pots de fleurs aux entrées des bâtiments. Les stations de métro, lieu de refuge de plus en plus investi par ces personnes, n'y font pas exception. Cette recherche a pour objectif de proposer une autre réalité, où l'humain est placé au centre des préoccupations. Elle s'interroge sur les moyens à mettre en œuvre afin de passer d'une architecture hostile à une architecture hospitalière dans les stations de métro, à destination des personnes sans-chez-soi et de tous ses usagers. Pour y répondre, la problématique a été analysée d'un point de vue théorique et pratique, à travers des enquêtes de terrain immersives auprès des personnes sans-chez-soi et des usagers des stations ; associations, agents STIB et d'entretien, et voyageurs. Cette étude a permis de déterminer que la création de liens sociaux participait à faire évoluer la situation psycho-sociale des personnes sans-chez-soi dans les stations de métro. Elle a également mis en avant le potentiel de ces stations à abriter des fonctions publiques et à dépasser leur fonction de lieu de transit. L'objectif du projet est de créer un réseau d'hospitalité tirant parti et se superposant au réseau de transport. Le projet se développera par le biais de deux échelles et sera mis en application dans les stations de Louise et Botanique.

Mots-clés : design hostile, hospitalité, sans-chez-soirsime, stations de métro, réseau, espace public

Table des matières

Remerciement.....	5
Abstract	9
Table des matières	10
I AVANT PROPOS	15
II INTRODUCTION	17
III REGARDS CROISÉS.....	21
La ville hostile.....	23
Définition et contexte.....	23
Les types de dispositifs hostiles.....	28
La ville hospitalière.....	32
Le sans-chez-soirisme	33
Sans-abrisme ou sans-chez-soirisme ?.....	33
Une vie fragmentée	35
Sans-chez-soirisme et crise du logement	38
Le souterrain.....	39
Le métro : quels services ?.....	40
Un réseau de transport ouvert ?	43
IV MÉTHODOLOGIE	45
Aller à la rencontre, mais de qui ?	49
Stripping Architecture.....	49
Design for everyone.....	49
Agents STIB.....	50
Agent d’entretien	50
DoucheFlux.....	51

Croix-Rouge	51
Diogenes	52
Aller à leur rencontre, comment ?.....	53
Marches diagnostiques.....	53
Entretiens.....	58
Travail de rue.....	64
V FORMES ET USAGES.....	71
Typologie des dispositifs hostiles.....	74
Typologie des stations.....	80
Surface disponible	82
Étage.....	82
Lumière et ventilation naturelle.....	83
Initiatives existantes	83
Typologie d'espaces hospitaliers	85
Publics vulnérabilisés et spatialité	85
Lumière et souterrain	94
VI UN RÉSEAU DE TRANSPORT, MAIS ENCORE ?	97
Un réseau d'hospitalité.....	102
Louise	102
Botanique.....	106
VII CONCLUSION	117
VIII ANNEXES.....	121
La marche exploratoire	121
Le travail de rue.....	125
Les entretiens.....	147

Le projet.....	157
La ville hostile et hospitalière.....	168
Sans-chez-soirisme	169
Métro	171

I AVANT PROPOS

En 2023, je découvre l'existence du design hostile par une vidéo du collectif Stripping Architects, ses conséquences sur l'espace public et surtout ses principales cibles. Cette découverte a été étonnante, je pensais naïvement que les valeurs de ville hospitalière et d'espaces collectifs, transmises par mes professeurs à l'université, étaient d'application à Bruxelles, mais la réalité était tout autre. En me baladant en ville, je ne pouvais plus ne pas le voir : l'étroitesse des bancs dans le quartier des Marolles, les gros pots de fleurs près de la Grand-Place ou les plans inclinés devant le bâtiment VIVAQUA à la Gare Centrale. En ayant conscience des conditions de vie difficiles des personnes sans-chez-soi, j'ai trouvé ces dispositifs inhumains. Leur quotidien étant déjà assez pénible à vivre, les exclure moralement et physiquement de la société était-il nécessaire ? Je remarquais également que ces personnes s'abritaient souvent dans les stations de métro. Ces espaces offraient ce qu'elles n'avaient pas : un toit, de la compagnie. Je me suis demandé s'ils ne pouvaient pas être plus que cela.

II. INTRODUCTION

Entre 2008 et 2024, le nombre de personnes sans-chez-soi présentes à Bruxelles a augmenté de 467,1 %, en passant de 1724 à 9777 personnes (Bruss'Help, 2024). En parallèle de cette augmentation, le « design hostile » se fait également de plus en plus présent, entre autres dans les stations de métro, lieux de plus en plus investis par les personnes sans-chez-soi.

Cette recherche a pour objectif d'imaginer les moyens à mettre en œuvre permettant de passer de l'hostilité à l'hospitalité des personnes sans-chez-soi dans les stations de métro. Elle soulève simultanément d'autres questions : pourquoi les personnes sans-chez-soi investissent-elles les stations de métro comme lieux de refuge et quels besoins ces espaces permettent-ils de satisfaire ? Comment les dispositifs de design hostile présents à Bruxelles influencent-ils l'usage de l'espace public et des stations de métro par leurs utilisateurs ? Et finalement, comment dépasser la fonction du métro comme lieu de transit en lieu de liens sociaux ?

Ce travail sera structuré par différents points, permettant de saisir les interrogations gravitant autour de la question de recherche. Il revient en premier lieu sur les notions associées au design hostile, à la ville hospitalière, au sans-chez-soirisme et aux stations de métro. Le chapitre suivant expose les différents acteurs jouant un rôle dans la problématique, puis les méthodes de terrain réalisées auprès de ces différents intervenants : marches diagnostiques, entretiens et travaux de rue. Ensuite, les résultats de cette enquête ethnographique prennent forme dans des catalogues typologiques exposant les dispositifs hostiles en ville, les caractéristiques des stations de métro et les qualités d'habitabilité de bâtis souterrain et à valeurs sociales. L'ensemble constitue une véritable boîte à outils, mobilisée lors de la conception du projet. Le dernier chapitre décrit les aspirations futures du projet et sa concrétisation à travers deux échelles de projet qui prendront place dans les stations de métro Louise et Botanique.

III. REGARDS CROISÉS

LA VILLE HOSTILE

DÉFINITION ET CONTEXTE

En se promenant dans les rues des grandes villes, il m'est possible d'observer la disparition des bancs de certaines places, l'ajout de picots le long des devantures des magasins et la limitation d'accès aux parcs par des grilles. Ce phénomène porte un nom : le design hostile. Celui-ci se définit *comme « ...[une stratégie de conception intentionnelle qui utilise des éléments de l'environnement bâti pour orienter ou restreindre les comportements dans l'espace urbain.]... »* (Chellew, 2019, p.19).

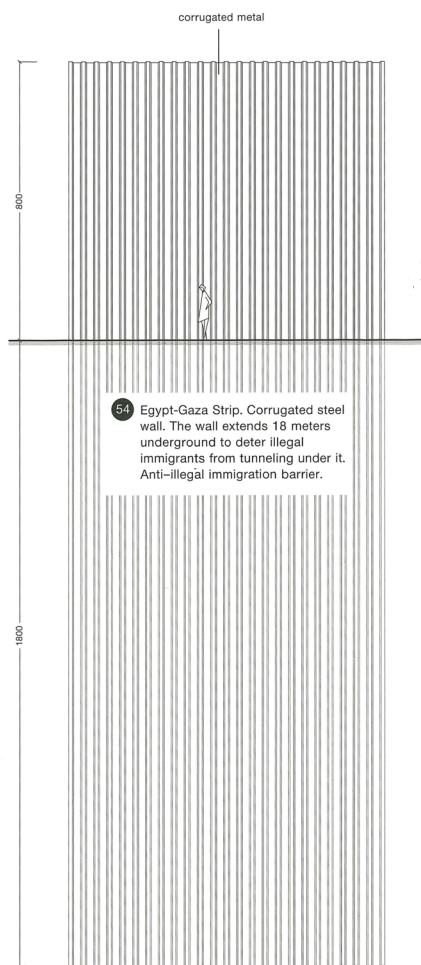
Le design hostile a recours à du mobilier ou, plus précisément, à des dispositifs excluant certaines personnes et usages déjà stigmatisés de l'espace public. Ils visent principalement les jeunes et les personnes sans-abri, celles-ci dérangent l'ordre public et la propreté. En effet, leurs usages de l'espace public et du mobilier urbain dépassent les limites fixées entre l'intime et le public, entre ce que l'on fait chez soi et dans la rue, à savoir dormir, manger, faire ses besoins, etc. D'autres types d'usagers subissent également les effets de cette architecture hostile sans en être les cibles principales : personnes à mobilité réduite, personnes âgées et piétons se retrouvent face à un parcours entrecoupé d'obstacles. L'ensemble mène à l'appauvrissement de la qualité de l'espace public. Les bancs, les seuils et autres espaces d'appropriation disparaissent au détriment de la sociabilité.

La mise en place de dispositifs de design hostile ne fait pas disparaître le sans-abrisme. Ajouter des accoudoirs sur un banc pour éviter que quelqu'un n'y dorme a pour seul effet de faire dormir les personnes à même le sol, les déshumanisant davantage. En somme, cette architecture ne fait que camoufler le problème sans le traiter, et déplacer le problème dans les marges de la ville, invisibilisant encore un peu plus les personnes sans-chez-soi.

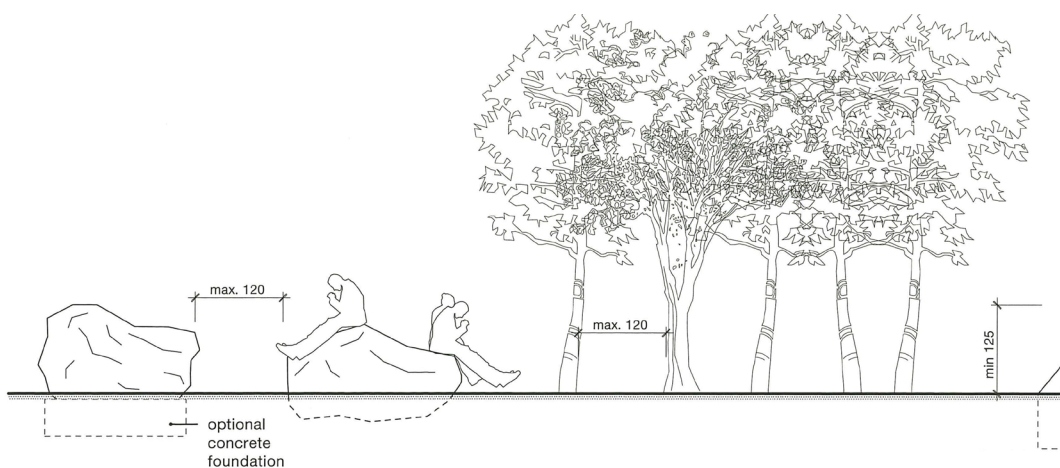
Le design hostile n'est pas la seule appellation associée à ce phénomène.

Dans son article « *The London Spikes Controversy: Homelessness, Urban Securitisation and the Question of Hostile Architecture* » (Petty, 2016), l'auteure parle d'architecture défensive, d'architecture du mépris, d'architecture inhospitalière ou d'« unpleasant design ». Ces notions, exprimant fondamentalement la même idée, possèdent tout de même des différences. L'architecture défensive, se réfère davantage à une architecture qui cherche à défendre, à empêcher des activités criminelles ou à protéger une propriété (Licht, 2020). Pour certains, l'architecture défensive est légitime et se justifie par l'argument sécuritaire. Pour d'autres, ce n'est qu'un argument en faveur d'une architecture hostile dans nos villes. Dans son ouvrage « *Handbook of tyranny* » (Deutinger, 2018) l'auteur expose différents exemples d'architecture défensive en ville. Elle est, la plupart du temps, présente dans les lieux à forte fréquentation, là où des attaques à la voiture-bélier sont le plus susceptible d'arriver par exemple. Les rochers y sont couramment utilisés pour faire barrière, des pots de fleurs, bancs ou potelets peuvent également avoir d'importantes fondations dans le sol et ainsi protéger la foule.

Deutinger revient également sur ce qu'il considère comme l'un des points de départ de la ville hostile et défensive, à savoir les systèmes de protection mis en place aux frontières. S'ils étaient autrefois constitués de simples matériaux, bois et métal, les murs de frontière ont évolué en devenant de plus en plus performants. En passant du béton armé et fils barbelés, à la technologie aujourd'hui utilisée en masse : détecteur de mouvements à plusieurs kilomètres, surveillance humaine et vidéo constante, drones et intelligence artificielle, autant de dispositifs rendant la traversée impossible. Un mur de huit mètres de haut et dix-huit mètres de profondeur a par exemple été édifié en 2009 entre l'Égypte et Gaza avec l'aide financière des États-Unis, empêchant tout passage en surface et en souterrain. Mais ces murs, tout comme les dispositifs d'architecture hostile représentent aussi un symbole, ils signalent qu'il est non seulement impossible de pénétrer dans le territoire, mais aussi de l'apercevoir. C'est une limite autant physique que morale. Ces schémas de gouvernance se transposent à nos villes à échelle plus réduite.



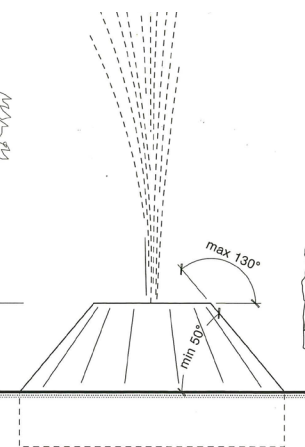
Mur de frontière entre l'Égypte et Gaza (Source : Theo Deutinger)



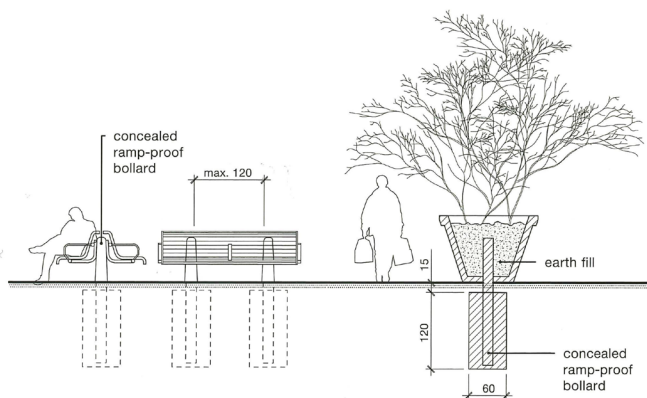
- 5 Rocks. Rocks are a landscape design element; they may serve as seating but also as engineered barriers.

- 6 Trees. Forest or densely packed trees form a natural barrier. Gaps between trees may require additional measures. The use of individual trees is not generally recommended.

- 7 Feature elements. Feature elements should be placed into a landscape to be effective.



Features with sloped pedestal. For elements with a sloped base, specific heights and angles need to be taken into account so that the measure can be effective.



- 10 Hidden bollards (in planters and street furniture). Crash-rated bollards can be concealed between benches and in planters to minimize visual obstruction, save space, and secure the terrain.

LES TYPES DE DISPOSITIFS HOSTILES

Les dispositifs de design hostiles peuvent prendre plusieurs formes et être classés suivant différentes catégories. Dans son article « *A Classification Scheme for Hostile Design* » (Rosenberger, 2023) l'auteur en propose plusieurs.

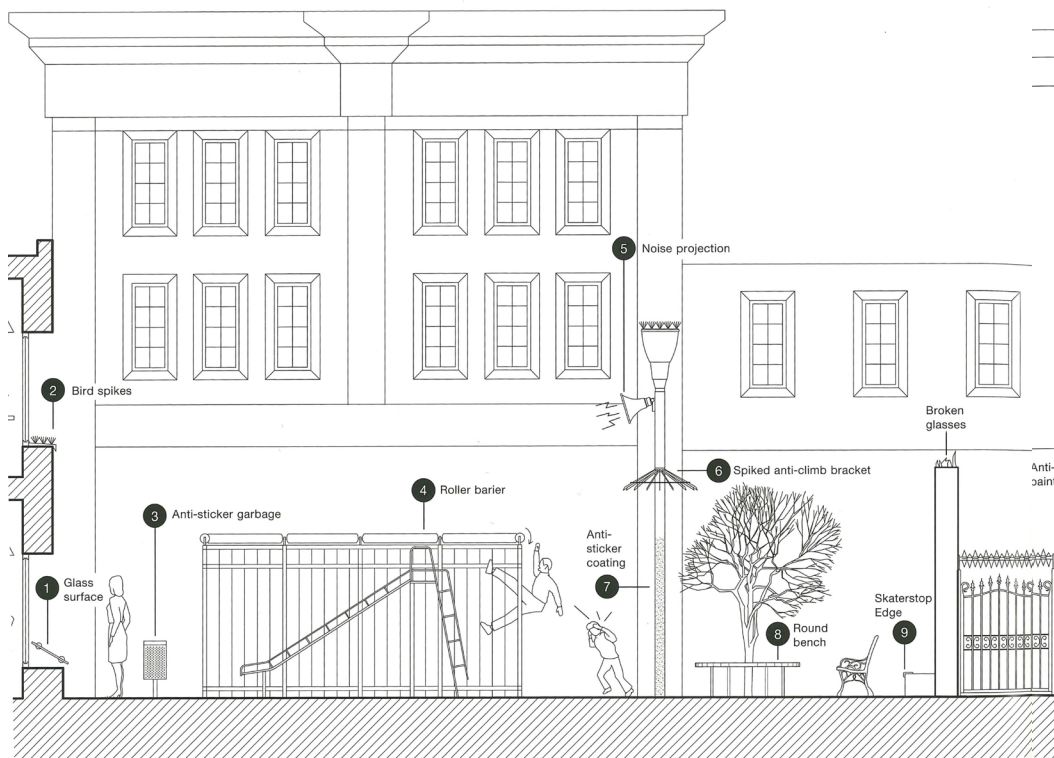
En premier lieu, les dispositifs physiques nommés « physical imposition » ; ils constituent la grande majorité et empêchent de faire usage de l'espace par l'ajout d'équipements. L'exemple le plus répertorié est sans doute celui des accoudoirs ou séparateurs ajoutés sur les bancs, rendant la possibilité de faire autre chose que s'asseoir difficile. Ils se retrouvent souvent dans les stations de métro. Les « skatestoppers », pièces métalliques empêchant d'avoir une surface continue, sont également souvent utilisés pour éviter la pratique du skateboard, ou encore les sols jonchés de pics ou de poteaux. Néanmoins, certains de ces dispositifs peuvent être utiles, c'est le cas des accoudoirs par exemple. Imaginer des séparateurs mobiles permettrait à tout un chacun d'en faire usage en fonction de ses besoins. C'est cette notion de choix et d'adaptabilité qui rend une architecture plus hospitalière.

Ensuite, le design hostile peut prendre la forme du son et de la lumière. Cette catégorie reprend toutes les stimulations sensorielles qui rendent l'usage d'un espace désagréable. Les ultrasons sont parfois utilisés pour éloigner un jeune public et la musique classique peut tourner en boucle dans les gares, afin de dissuader tout individu d'y rester trop longtemps. L'échevine de Bruxelles avait par exemple mis en place un système de douches automatique à la Porte d'Anderlecht en 2017, s'activant dès que la présence d'une personne était détectée (RTBF, 2017). Ils seront retirés quelques semaines plus tard face à l'indignation du public.

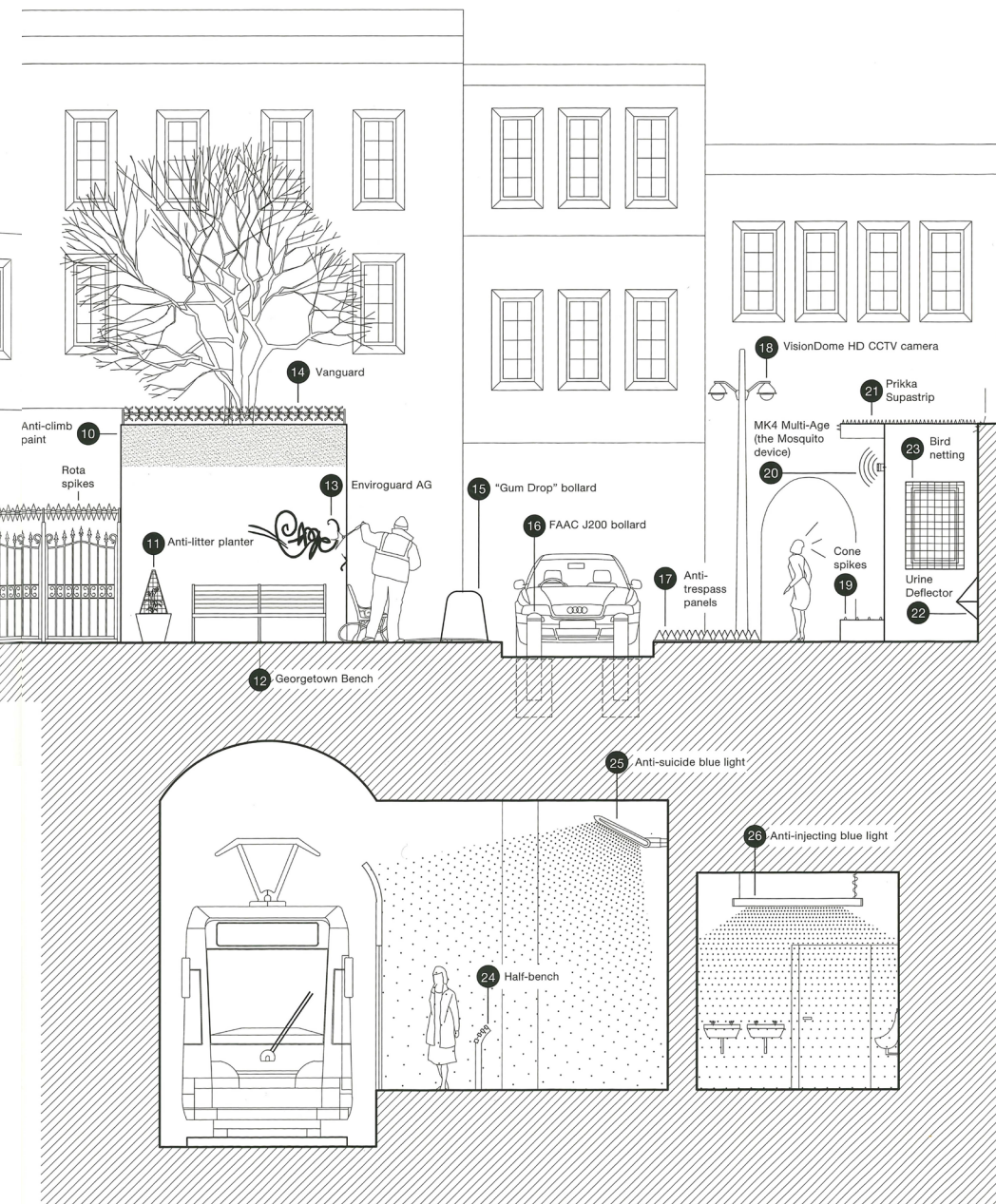
Des dispositifs hostiles en lien direct avec l'autorité et le contrôle exercé sur la population sont également recensés. La police, les agents de sécurité, ou encore les caméras exercent une surveillance permanente sur les individus et leur comportement, créant un environnement de crainte.

Ensuite, Rosenberger propose la catégorie de l' « auto-coercition », elle intervient lorsque l'architecture hostile n'impose pas de restrictions, mais force un type de public à adopter un certain comportement. Cela prend souvent la forme de panneaux signalétiques indiquant des choses à ne pas faire ; ne pas s'asseoir, ne pas marcher sûr, ne pas s'arrêter trop longtemps devant, etc. Leur présence seule suffit à induire et à justifier un comportement, une interdiction, qu'il n'est pas possible de remettre en question. Face à un panneau, pas d'interlocuteur pour communiquer, expliquer, négocier

Finalement, il existe une catégorie appelée « absence » par le même auteur ou « ghost amenities » par l'auteure Cara Chellew (Chellew, 2019). En effet, pour empêcher quelqu'un de dormir sur un banc, il est souvent plus facile et moins coûteux de retirer ce dernier que d'y placer des accoudoirs. De nombreuses villes font alors le choix de retirer du mobilier urbain, dépouillant les espaces publics de toute aménité, affectant l'ensemble des usagers et des interactions sociales.



Les dispositifs hostiles dans l'espace public (Source : Theo Deutinger)



LA VILLE HOSPITALIÈRE

Le design hostile est contraire aux principes et aux idées développés par le sociologue Henri Lefebvre, détaillés notamment dans son livre « *Le droit à la ville* » (Lefebvre, 1968). Dans cet ouvrage, il revendique le droit de chacun.e à participer à la production de la ville ainsi qu'à en faire usage, à l'intégrer pleinement et à y prendre du pouvoir. Cette notion de droit à la ville fait écho au concept de ville hospitalière et inclusive. Dans l'ouvrage « *Whose futur is there* » (Metrolab, 2020), les auteur.e.s définissent l'hospitalité comme : « *la gratuité des services, la possibilité de communiquer en différentes langues, la capacité des espaces à accueillir en grand nombre ainsi qu'une organisation capable de comprendre et de s'adapter aux demandes du public concerné et à ses vulnérabilités* ». (Metrolab, 2020, p. 100). Il s'agit de rendre la ville plus inclusive, ouverte et accueillante, d'abord pour les publics vulnérabilisés, en fonctions de leurs situations économiques, sociales et psychiques. Et également d'envisager la métropole comme un lieu de solidarité, d'entraide et de mises en relation des différentes classes sociales, aboutissant à cet objectif final de ville hospitalière. Celle-ci n'envisage pas les publics précarisés comme une anomalie à corriger, mais comme une partie intégrante aux aménagements et politique de la ville. Mais la mise en place d'espace hospitalier, par des organisations par exemple, rencontre souvent certaines limites involontaires qui ne leur permettent pas d'éteindre l'objectif fixé. La gratuité, l'accessibilité, la sécurité, la proximité ou encore la connaissance de l'existence des services proposés doivent être assurées afin de constituer de véritables lieux hospitaliers.

LE SANS-CHEZ-SOIRISME

En 2015, les Nations Unies établissaient 17 objectifs de développement durable dans le but de mettre fin à l'extrême pauvreté, de lutter contre les inégalités et l'injustice et solutionner le problème du dérèglement climatique. En Belgique en 2025, plus de 16,5% de la population est exposée au risque de pauvreté et d'exclusion sociale, un chiffre qui diminue chaque année puisqu'il était de 20,1 % en 2019 (Statbel, 2026). Pourtant, entre 2008 et 2024, le nombre de personnes dites « sans-chez-soi » est passé de 1724 à 9777 personnes, soit une augmentation de 467,1 % (Bruss'Help, 2024).

SANS-ABRISME OU SANS-CHEZ-SOIRISME ?

Le dictionnaire Larousse définit le sans-abrisme comme le « fait d'être sans domicile, de ne pas avoir de logement » (Larousse, 2026) La « FEANTSA », « Fédération Européenne d'Associations Nationales Travaillant avec les Sans-Abri », va plus loin dans sa définition. Elle propose la grille « ETHOS » (FEANTSA, 2005) qui définit quatre formes d'exclusion suivant la typologie du logement :

- être sans abri ; occuper l'espace public par exemple
- être sans logement ; trouver refuge dans un centre d'accueil
- être en logement précaire ; être menacé d'expulsion
- être en logement inadéquat ; habiter dans un logement surpeuplé

Dans la grille « ETHOS » rédigée en anglais, c'est le terme « homeless » qui est utilisé, et de même dans la littérature anglaise en général. En français, le mot « sans-abri » ou « sans-abrisme » ne correspond donc pas à la bonne appellation du public visé. En effet, un grand nombre de personnes « sans-abri » possèdent techniquement un abri : un pont, une station de métro, un logement d'urgence, etc. Mais ces solutions temporaires, souvent liées à des conditions de vie difficiles, ne permettent pas de constituer un réel chez-soi.

Dans la sphère du travail social, et pour répondre à cette problématique, le terme « sans-chez-soirisme » est utilisé et privilégié par rapport au terme « sans-abrisme ».

Plusieurs organisations bruxelloises, telles que l'ASBL DoucheFlux, accordent beaucoup d'importance à la façon dont les personnes en situation de précarité sont appelées. En effet, replacer l'humain au centre commence par la façon dont il est nommé. « Bruss'Help », organisme coordinateur des dispositifs d'aides d'urgence à Bruxelles, définit dans son rapport « *Dénombrement des personnes sans-chez-soi en Région de Bruxelles-Capitale* » (Paquot, 2022) le « sans-chez-soirisme » comme l'absence de logement convenable, ne répondant pas aux besoins physiques et psychiques d'une personne et/ou de sa famille, et ne bénéficiant pas de la possession exclusive, de la sécurité d'occupation et du titre de propriété du lieu. D'autres auteurs, comme Claudia Girola dans son ouvrage « *Vivre sans abri* » (Girola, 2011), privilégient le terme « sans-abrisme » en étant consciente de la différence de notion entre celui-ci et le « sans-chez-soirisme ». Pour elle, le « sans-abrisme » permet d'exprimer une idée centrale, plus connue de tous, exprimant l'absence d'abri, l'absence d'un espace de vie matériel et immatériel. L'usage de ce mot est donc fait en connaissance de cause, en prenant en compte la singularité de chaque individu, les différences d'âge, de revenu, de modes d'habiter, de vécu, etc. Cette appellation permettrait également de regrouper ces personnes sous la même catégorie, témoignant de leur présence et existence. Car ces personnes sont souvent, dans l'imaginaire collectif, représentées comme des personnes en marge de la société alors qu'elles en font en réalité bien partie. Dans ce travail, je privilégierai le terme « sans-chez-soirisme », un terme qui place l'humain d'abord, qui évoque le manque d'un chez-soi fondamental et pas seulement d'un abri.

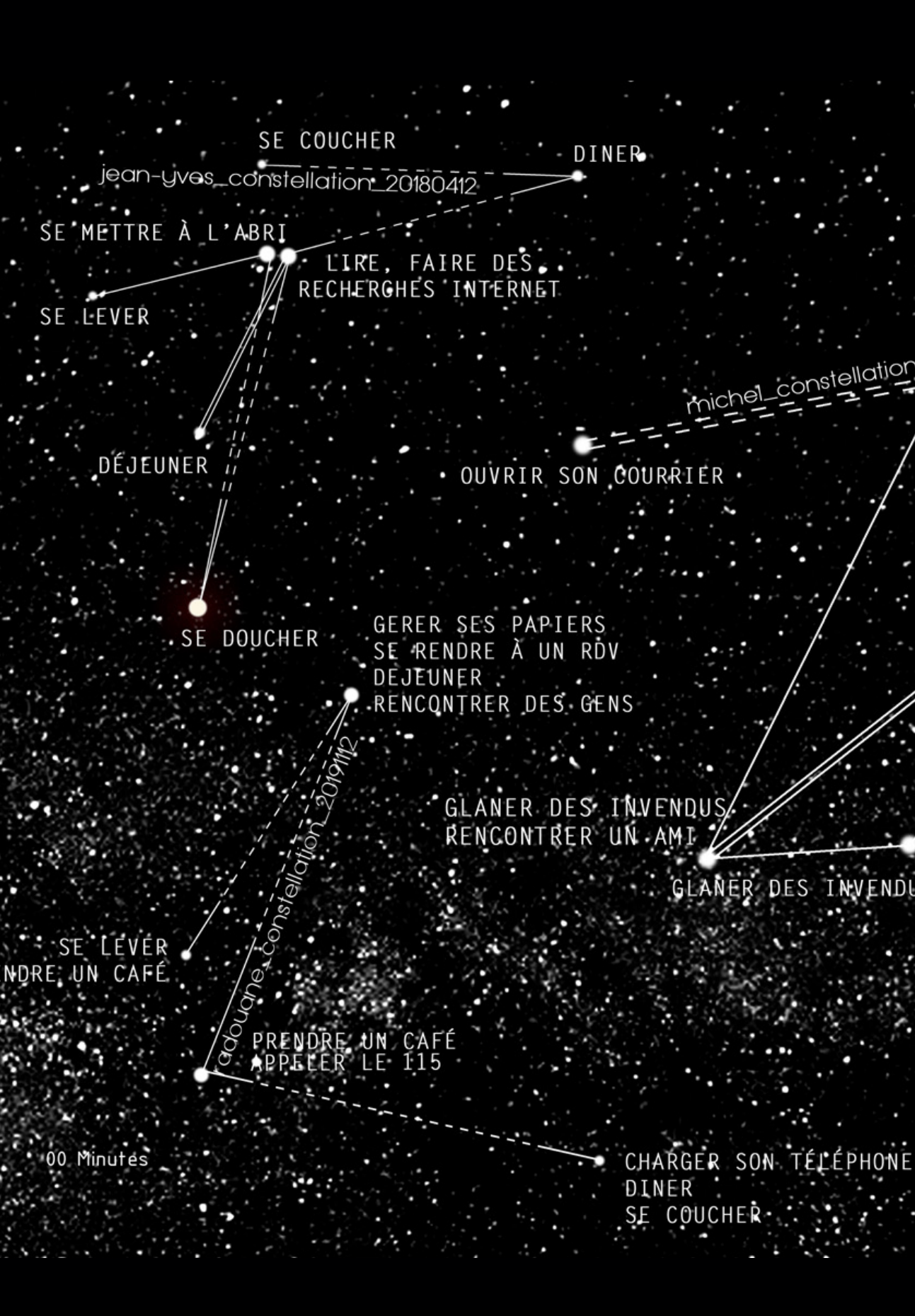
UNE VIE FRAGMENTÉE

Un nombre important de personnes sans-chez-soi occupe provisoirement ou plus durablement l'espace public. Cette occupation se veut tantôt visible, tantôt invisible, s'appropriant les interstices et les plis de la ville propices à servir de refuge. Leur présence dans l'espace public participe également à la production de la ville en créant des échanges sociaux : conflits d'usage, partage de ressources, échange de discussion et autre.

Les équipements et ressources institutionnels au service des personnes sans-chez-soi sont éparpillés dans la ville, les obligeant à se déplacer en continu. Ces voyages ont comme conséquence la fragmentation de leur vie, où chaque besoin est séparé de l'autre. « [...] *Pour les personnes dépourvues de logements conventionnels, subvenir à ces besoins n'est pas aussi simple que pour les personnes logées, et implique de nombreux déplacements dans l'espace public pour remplir ces fonctions d'habiter, ici pour dormir, ici pour se laver, ici pour trouver à manger.* [...] » (LALCA, 2021).

L'espace public devient alors l'élément essentiel abritant certains de ses besoins tout en assurant leurs connexions. À noter que les personnes sans-chez-soi effectuent tous ces déplacements accompagnés de l'entière de leurs possessions matérielles, une charge physique et mentale supplémentaire dont elles ne peuvent se séparer, au risque de se faire voler tout ce qui leur reste.

Dans ce contexte, ce sont les services de transports en commun qui sont le plus souvent mobilisés par ces personnes pour se déplacer. Le métro étant le plus souvent utilisé, il permet d'y trouver refuge tout en offrant les déplacements dont ils ont besoin.



SE COUCHER

DINER

jean-yves_constellation_20180412

SE METTRE À L'ABRI

LIRE, FAIRE DES
RECHERGHES INTERNET

SE LEVER

DÉJEUNER

OUVRIR SON COURRIER

SE DOUCHER

GERER SES PAPIERS
SE RENDRE À UN RDV
DEJEUNER
RENCONTRER DES GENS

GLANER DES INVENDUS
RENCONTRER UN AMI

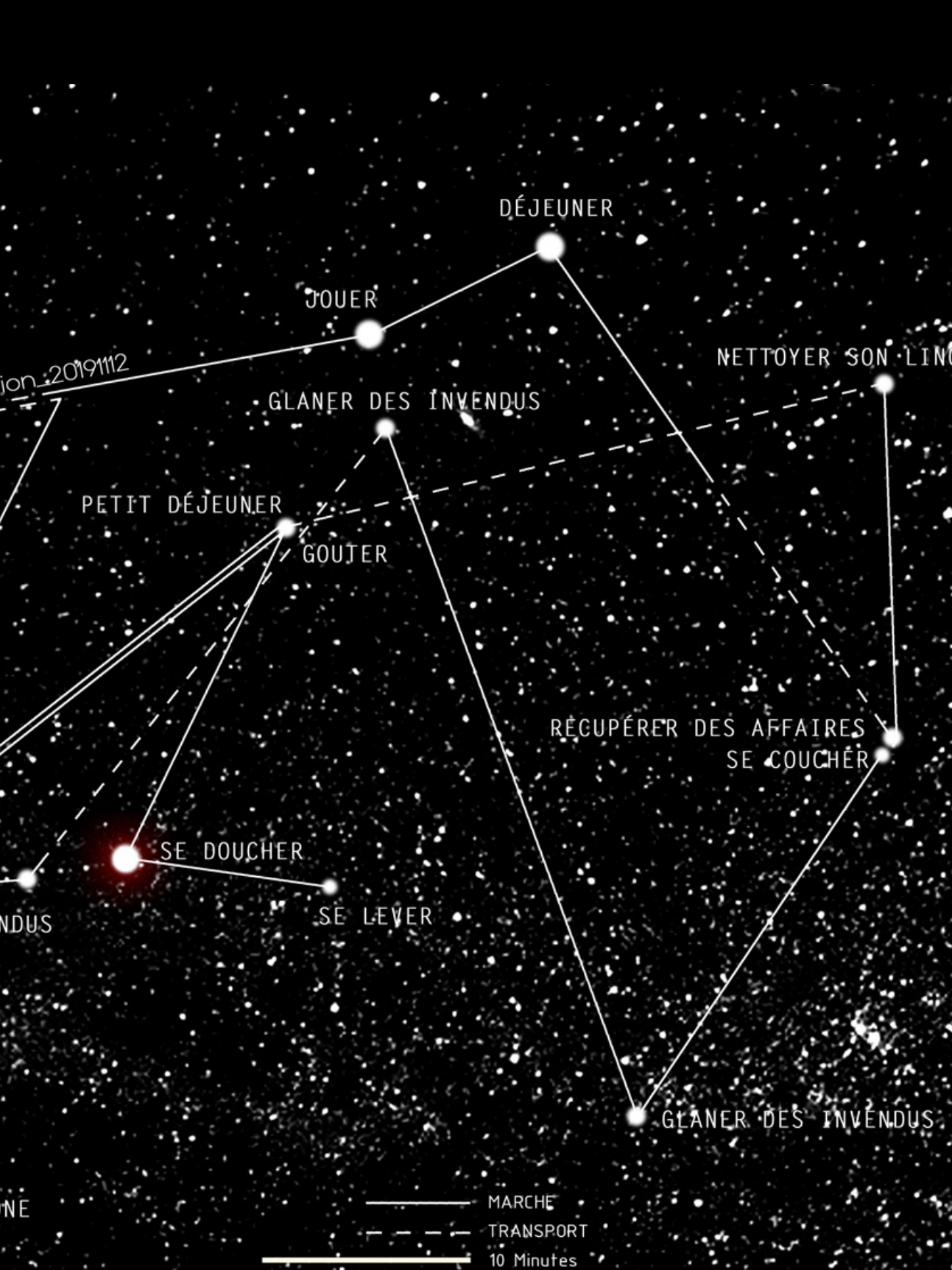
GLANER DES INVENDUS

SE LEVER
NDRE UN CAFÉ

PRENDRE UN CAFÉ
APPELER LE 115

00 Minutes

CHARGER SON TÉLÉPHONE
DINER
SE COUCHER



Morphologie constellationnelle de l'habiter (Source : LALCA)

SANS-CHEZ-SOIRISME ET CRISE DU LOGEMENT

L'existence des personnes sans-chez-soi, souvent appelées « vagabonds » et « mendiants » durant le Moyen-Âge, existe depuis bien des siècles. Ces populations vulnérables étaient chassées de la ville et une loi interdisait la mendicité dans le Code pénal. Il faudra attendre 1993 en Belgique pour que celle-ci soit dépénalisée. En 1982, les journaux s'indignaient de la mort de personnes sans-chez-soi dans l'espace public. Ce n'est donc pas à une situation nouvelle ou d'urgence que la société actuelle fait face. Pourtant chaque hiver, les mêmes plans d'urgence sont mis en place afin d'offrir des abris temporaires. Dans les années 1990, le docteur américain Sam Tsemberis développe une nouvelle méthodologie, le « *housing first* » (FONDA, 2021), une pratique mettant la priorité absolue sur la mise à disposition immédiate d'un logement et d'une aide médico-sociale afin de mettre un terme au sans-chez-soirisme. A Bruxelles, de nombreuses associations militent dans cette optique pour rendre les logements plus abordables. Pour y arriver, de nombreux éléments doivent être pris en compte. Le foncier ne devrait plus être considéré comme un objet de spéculation. Il faudrait également augmenter l'offre des logements sociaux (IEB, 2025). Ceux-ci représentent 41.014 logements (Ibsa brussels, 2026), soit 8% du parc immobilier bruxellois, un chiffre dérisoire face à la demande croissante de logements abordables par la population.

LE SOUTERRAIN

A plusieurs reprises à travers l'histoire, l'humain s'est servi du sous-sol comme lieu de vie et de refuge face à des conditions climatiques ou politiques hostiles. C'est par exemple le cas de la ville souterraine Derinkuyu, dans l'actuelle Turquie, qui s'étend sur plus de huit niveaux souterrains, atteignant une profondeur de 85m et pouvant accueillir plus de 11000 personnes. Ou encore des abris antiatomiques présent dans la plupart des pays, en prévision d'une guerre nucléaire. Ce sont ces caractéristiques utilitaires et sécuritaires qui rendent les souterrains avantageux. Au fil des siècles, c'est le potentiel des sous-sols à abriter le réseau et autres câbles techniques de la ville, qui a été exploité. Dans un contexte d'évolution constante, le réseau des transports a voulu être de plus en plus efficace, rapide et connecté. Le réseau du métro a donc trouvé sa place en dessous de la ville, là où l'espace était disponible et où ses nuisances sonores ne se font pas remarquer. Dans l'imaginaire collectif, et au fil du temps, le statut du souterrain a évolué. Il est aujourd'hui associé à une image souvent négative, causée par son manque de lumière et de ventilation naturelle. Mais le souterrain conserve toujours sa fonction de refuge, permettant à de nombreuses personnes d'en faire usage.

Le terme « métro » utilisé à Bruxelles fait référence à la terminologie « chemin de fer métropolitain ». C'est l'identité même de la métropole qui est placée au centre de ce moyen de transport. Autour du globe, divers noms sont employés, « tube » ou « souterrain », faisant plutôt écho à leur typologie et morphologie qu'à leur valeur urbaine.

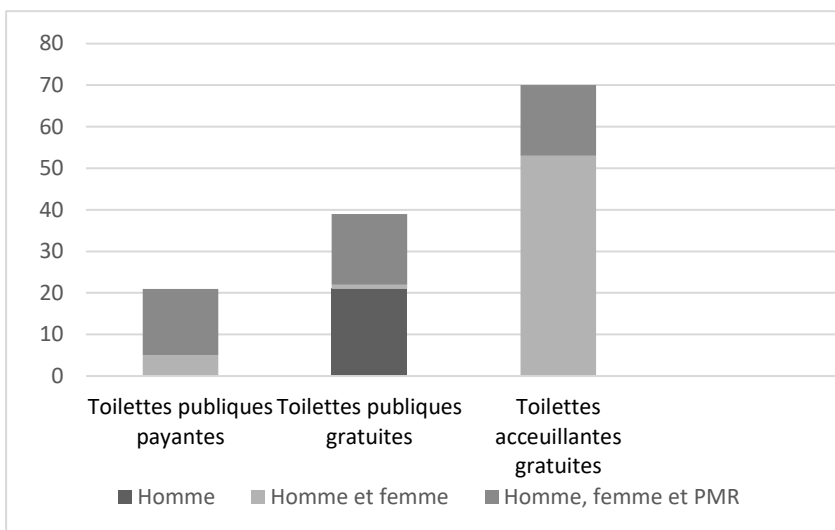
LE MÉTRO : QUELS SERVICES ?

Durant le 20^{ème} siècle, de nouvelles utilisations du souterrain ont vu le jour, quittant leurs fonctions utilitaires pour des fonctions de loisir. C'est le cas des Halles à Paris ou encore des centres commerciaux au Japon. Ces projets ont montré qu'il était possible d'aller bien au-delà des usages classiques du souterrain. Pourtant aujourd'hui, les stations de métro n'exploitent pas leur potentiel au maximum, elles se limitent à des fonctions commerciales et pourraient offrir davantage d'équipements au service du public et de la ville.

Les toilettes publiques

L'accès à des toilettes sécurisées, propres et gratuites constitue l'un des piliers de la ville inclusive et piétonne. Elles font partie des besoins essentiels et sont nécessaires à l'ensemble de la population ; personnes sans-chez-soi, femmes, mères, enfants, personnes âgées, etc. En 2015, l'assemblée générale des Nations Unies reconnaissait l'accès à des installations sanitaires comme faisant partie des droits humains (UN, 2015–2016). Celles-ci devant être hygiéniques, sécurisées, et s'intégrer dans les normes sociales du territoire en assurant l'intimité et la dignité des utilisateurs, tout en étant abordables pour l'ensemble de la communauté. En 2021, Teresa Iglesias Lopez, en partenariat avec l'ASBL « Infirmiers de rue » et le groupe de recherche « HyPer » de l'ULB, lance l'application « Peesy ». Celle-ci permet de répertorier l'ensemble des toilettes publiques à Bruxelles. Le constat est sans appel, la ville fait face à un désert sanitaire, se renforçant de plus en plus en s'éloignant du centre. En réaction, la Ville de Bruxelles met en place son plan « *action Toilettes* ». L'une des premières initiatives consiste à mettre en place un réseau de *Toilettes accueillantes* en collaboration avec le secteur Horeca et culturel. En échange de subsides, à savoir 1000€ par an, les établissements acceptent de laisser le public utiliser leurs toilettes durant leurs heures d'ouverture. La ville a également mis en place des uritrottoirs, des bacs à plantes dans lesquels il est possible d'uriner, et destinés principalement aux hommes.

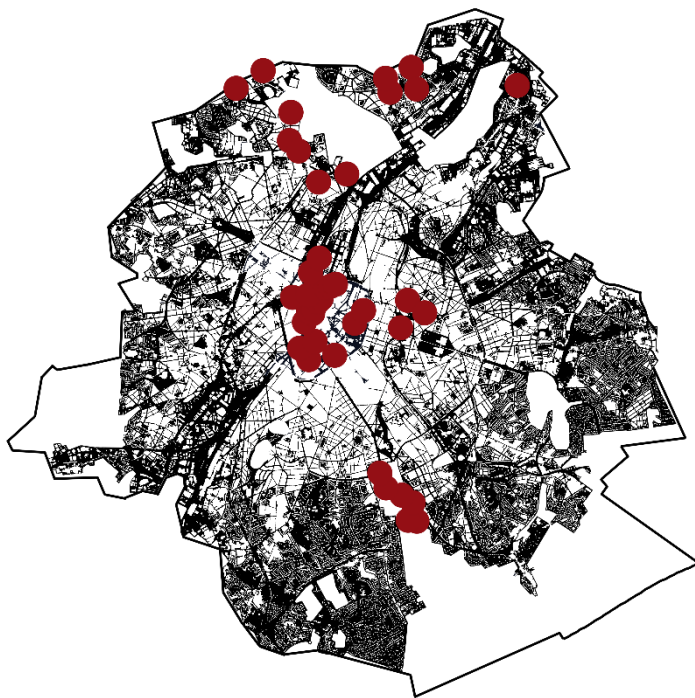
Cette initiative tentant de résoudre la problématique de l'urine sauvage dans certains quartiers sera soumise à de nombreuses critiques, principalement à cause de son caractère genré et du manque d'entretien. De nouvelles toilettes publiques ont également été installées, mais leur rareté entraîne une utilisation intensive et couplés à un manque d'entretien, leurs états se sont rapidement dégradés.



Toilettes et urinoirs publics situés dans la ville de Bruxelles. (Source graphique : Auteure. Source des données : Ville De Bruxelles. (2026) Toilettes et urinoirs publics. <https://www.bruxelles.be/toilettes-et-urinoirs-publics>).

Parmi ces 130 installations sanitaires, onze d'entre elles sont gérées par la compagnie de transport « STIB » et seulement trois d'entre elles sont affiliées au réseau du métro. Les stations Bourse, Parc et De Brouckère, offrent au public la possibilité d'aller aux toilettes moyennant une participation financière de 0,50€. Dans son article « *Toilet equity in transit: barriers and best practices from metro systems worldwide* » (Lundkvist, 2025), l'auteure aborde les pratiques à mettre en œuvre dans les stations de métro afin d'en assurer le meilleur usage.

L'entretien est l'un des points clés pour assurer leur bon fonctionnement. Avoir un agent d'entretien sur place permet non seulement d'assurer leur propreté, mais assure également la sécurité des lieux. La présence de toilettes publiques gratuites sur tout le réseau de métro « *Warsaw* » en Pologne, permet de ne pas surcharger une seule station, facilitant leur entretien par la même occasion. Il est également important que ces toilettes se situent avant les bornes de contrôle, pour rester accessibles à tous et toutes. Dans le même registre, il existe quarante-deux points d'eau potable accessible 24h/24, hors période hivernale, et gérés par la région de Bruxelles-Capitale.



Carte des points d'eau à Bruxelles (Source image : Auteure. Source des données : Ville de Bruxelles. (2026) Où boire de l'eau à Bruxelles. <https://www.bruxelles.be/boire-eau>).

UN RÉSEAU DE TRANSPORT OUVERT ?

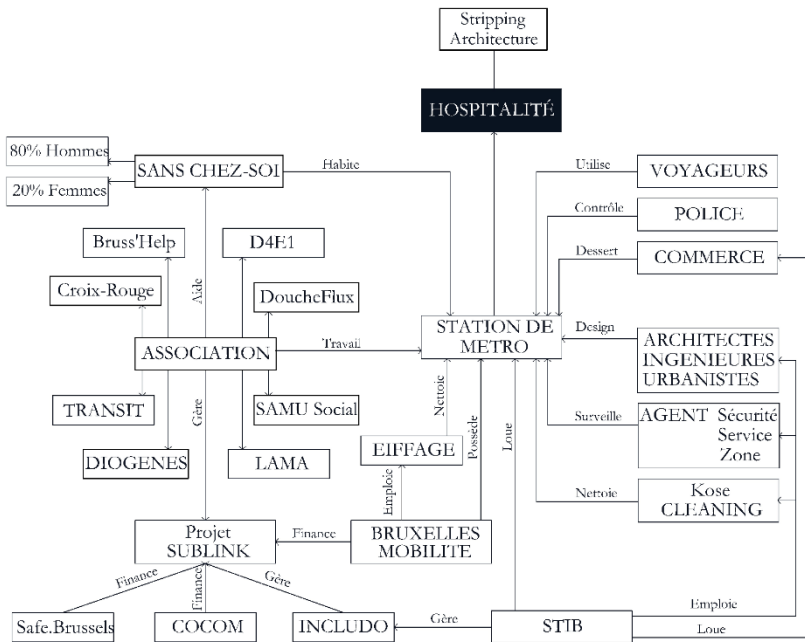
Le « Collectif sans-ticket » (CST) voit le jour en 1998 en Belgique. A cette époque, le coût des transports publics est excessif et ne tient pas compte de la situation financière des personnes vulnérabilisées. En réaction, l'organisation décide d'utiliser la fraude comme outil, demandant la gratuité des transports en commun. Après plusieurs années, les revendications civiles ont été entendues et le coût s'est adapté à la situation socio-économique du public, personnes précarisées, jeunes et personnes âgées.

Mais le combat des sociétés de transport contre la fraude s'est intensifié. Depuis 2010, la STIB a investi dans une vaste opération : doter l'intégralité de son réseau de transport de portiques antifraude check-in/check-out fournis par la société « IER » du groupe « Blue Systems Bolloré ». En 2023, un nouvel outil, alimenté par l'intelligence artificielle, a été ajouté aux bornes de contrôle afin d'éviter la fraude dite « en petit train ». Lorsqu'une anomalie est détectée, plusieurs personnes passent par le portique en même temps par exemple, les caméras de surveillance situées en face prennent en photo les individus concernés avant de les envoyer au service de contrôle. De nombreuses personnes se sont indignées face au problème éthique de cette nouvelle méthode. La STIB assure que cette pratique respecte les règles en vigueur.

Dans l'article « *Contrôler les transports publics : pratiques, résistances et alternatives* » (*Bruxelles-Inter-Environnement*, 2022), les auteurs s'intéressent à la pertinence de ces dispositifs. En effet, les dépenses déboursées dans la traque aux fraudeurs (personnel de contrôle, bornes automatiques, etc.) seraient plus élevées que ce qu'elles n'ont rapporté ; 0,5% du chiffre d'affaires en 2021, soit 3,5 millions d'euros. Ils soulignent également que la majorité des personnes ne fraudent pas par plaisir ou acte de résistance, mais par manque de moyen économique. Depuis les années 2000, les contrôleurs de la STIB sont accompagnés de la police fédérale et « l'Office des étrangers », permettant par la même occasion de contrôler le statut des personnes ne possédant pas de titre de transport.

IV. MÉTHODOLOGIE

En identifiant les stations de métro comme étant simultanément un lieu de refuge et d'hostilité pour les personnes sans-chez-soi, je me suis intéressée aux différents acteurs gravitant autour de ma problématique. Une fois identifié, je suis allée à la rencontre de ces acteurs à travers différentes méthodes, marches diagnostiques, entretiens et travail de rue, afin de comprendre leurs réalités de terrain et de mobiliser ces informations lors de la conception de mon projet.



Cartographie des acteurs (Source : Auteure)

ALLER À LA RENCONTRE, MAIS DE QUI ?

Parmi tous les acteurs identifiés, je suis allée à la rencontre de sept d'entre eux : Stripping Architecture, Design For Everyone, les agents STIB et d'entretien, et les organisations DoucheFlux, Croix-Rouge et Diogenes.

STRIPPING ARCHITECTURE

Stripping Architecture est un collectif composé de deux architectes, Filip Momikj et Mohammad Hammash, et qui a pour objectif de lutter contre la discrimination engendrée par les projets d'architecture, sans accorder d'importance au capital, au statut social et au pouvoir politique. Le 6 mars 2026, les architectes ont organisé une marche diagnostique dans le quartier Midi et à laquelle j'ai participé. Celle-ci avait pour objectif d'analyser les dispositifs d'architecture hostile présent dans ce secteur. L'itinéraire a débuté devant la Gare du Midi, où j'ai retrouvé l'architecte Filip Momikj ainsi que quatre autres participant, pour une durée de trois heures.

DESIGN FOR EVERYONE

D4E1 est un collectif fondé par Charlotte Renouprez et Laurent Toussaint et qui a pour objectif de rendre visibles les dispositifs hostiles et de détourner leurs usages. L'organisation cherche à « réhabiliter » les mobiliers urbains hostiles afin de leur rendre leur fonction initiale. Leurs interventions n'ont souvent été qu'éphémères, retirées rapidement par les autorités respectives, malgré tout, elles ont permis de mettre ce phénomène en lumière et de sensibiliser le public. J'ai eu la possibilité d'interviewer Charlotte Renouprez, également présidente des équipes populaires, un mouvement de citoyens reconnu en éducation permanente qui promeut l'égalité et la justice sociale. Cet échange d'une heure a été l'opportunité de revenir sur la notion de design hostile, sur son parcours et sur les liens entre le logement abordable et la lutte contre le sans-logement.

AGENTS STIB

J'ai établi un premier contact avec la société de transport STIB et Bruxelles Mobilité pour obtenir les plans et documents des stations dans un premier temps. Ensuite, j'étais également très intéressée d'obtenir leurs avis sur la question des dispositifs hostiles présents dans les stations de métro et mes ambitions de projet. Après quelques échanges et m'avoir rappelé l'interdiction de prendre et partager des clichés des stations, j'ai compris que mon sujet n'était pas forcément le bienvenu. Obtenir un avis officiel de la « STIB » étant difficile, j'ai décidé de discuter avec des agents de zone et de service pour avoir leurs avis sur les dispositifs d'architecture hostile. Ces agents agissent comme une présence dissuasive, veilles aux infrastructures et répondent aux questions des voyageurs. Les échanges, au nombre de quatre, sont restés anonymes et non enregistrés, pour respecter le règlement de la société de transports.

AGENT D'ENTRETIEN

En étant consciente du rôle crucial du personnel d'entretien dans ma recherche, je me suis entretenue avec un employé sous-traitant de la société Eiffage. Je savais que les personnes de nettoyage entretiennent souvent des relations cordiales avec les personnes sans-chez-soi et des anecdotes pertinente. Notre conversation n'a pas été enregistrée et anonymisée à sa demande.

DOUCHEFLUX

L'association lutte pour la fin du sans-chez-soirisme et accompagne les personnes, peu importe leur situation afin de leur permettre d'accéder aux droits fondamentaux. Elle propose des activités et services ; douches, bibliothèque volante, accueil de jour et logement. Je me suis rendu sur place le 10 novembre 2025 afin d'avoir un contact direct avec le personnel. J'ai pu discuter rapidement avec le coordinateur qui a accepté de répondre à mes questions sous la forme d'un questionnaire. Ce qui m'intéressait était d'avoir leur point de vue sur la question de l'architecture hostile et de savoir comment ils envisageaient l'accès à l'eau dans l'espace public, notamment dans les stations de métro.

CROIX-ROUGE

Aller à la rencontre des personnes sans-chez-soi a été primordial dans ma recherche. Pour des raisons de faisabilité et sécurité, j'ai préféré être accompagnée par des associations et professionnels travaillant dans le milieu.

La Croix-Rouge est une association née en 1863 et qui a pour objectif de secourir et accompagner toute personne en situation de vulnérabilité. Elle possède plusieurs centres d'accueil et cellules à Bruxelles. Après avoir contacté le service de la Croix-Rouge, la cellule d'Auderghem a accepté que je les rejoigne un soir de janvier pour participer à un travail de rue à leur côté. L'équipe était composée de bénévoles, Céline, Louis et Michael, expérimenté dans ce domaine. L'itinéraire, prédéterminé, a duré un peu plus de quatre heures et a parcouru l'espace public et des stations de métro spécifiques. Celui-ci a débuté par la station Demey, ensuite Herman Debroux, Beaulieu, la place Flagey et les Marolles, pour continuer vers les stations Hôtel des Monnaies, Porte de Hal et Louise. Entre toutes ces haltes, nous nous sommes également arrêtés pour rencontrer d'autres personnes.

DIOGENES

J'ai également eu la possibilité de faire du travail de rue avec des intervenants de l'association Diogenes. Elle a pour objectif de créer du lien entre les personnes sans-chez-soi et le reste de la société. L'ASBL joue un rôle capital dans le projet « Sublink », initiative lancée par la « STIB » après l'observation de l'augmentation du nombre de personnes sans-chez-soi et consommatrices dans les stations de métro. D'autres associations en font également partie ; « Cover », « Transit » et « le Samusocial ». La société de transport y participe également à travers le service « Includo » mis en place en novembre 2024 et qui s'assure de créer du lien et de réorienter les personnes sans-chez-soi vers les équipes sociales. Elle est présente sur la totalité du réseau, 20h/24 et 7j/7. Après quelques semaines à échangé, nous nous sommes donné rendez-vous le 9 février 2026. Nous avons d'abord pris un moment pour discuter de toutes les thématiques associées à la problématique, avant de se mettre en route en direction des stations de métro, pour un total de quatre heures.

ALLER À LEUR RENCONTRE, COMMENT ?

MARCHES DIAGNOSTIQUES

Ma recherche a débuté par la découverte d'une vidéo réalisée par le collectif d'architectes « Stripping Architecture » dans laquelle la notion d'architecture hostile était expliquée. Après une étude approfondie sur les notions de design hostile, d'architecture défensive et des conséquences qu'elle engendrait, je suis partie à la recherche de ces dispositifs dans la petite ceinture de Bruxelles. Au total, j'ai réalisé quatre marches diagnostiques, dont une accompagnée par le collectif Stripping Architecture.

Parcours 1 – 15km – 14 août 2025

J'ai réalisé une première marche diagnostique en août 2025 pour expérimenter le processus. Parcourir des quartiers soumis à une forte mixité sociale a été une première piste, en émettant l'hypothèse qu'il y a potentiellement plus de dispositifs de design hostile.

En effets, ces secteurs sont soumis à des conflits d'usages qui mènent souvent à de l'architecture hostile. L'itinéraire débuta à Montgomery jusqu'au Parc du cinquantenaire, il prit ensuite la route de la Gare centrale jusqu'à la Gare du Nord et se termina dans le quartier des Marolles.

Parcours 2 – 11km – 17 août 2025

Quelques jours plus tard je me suis mis en route pour une deuxième marche, cette fois-ci seulement dans le quartier des quais. L'itinéraire a été décidé à l'avance, en me basant sur les résultats de la veille et de l'historique du quartier.



La marche diagnostique : les parcours (Source : Auteure)

Parcours 3 – 8km – 23 septembre 2025

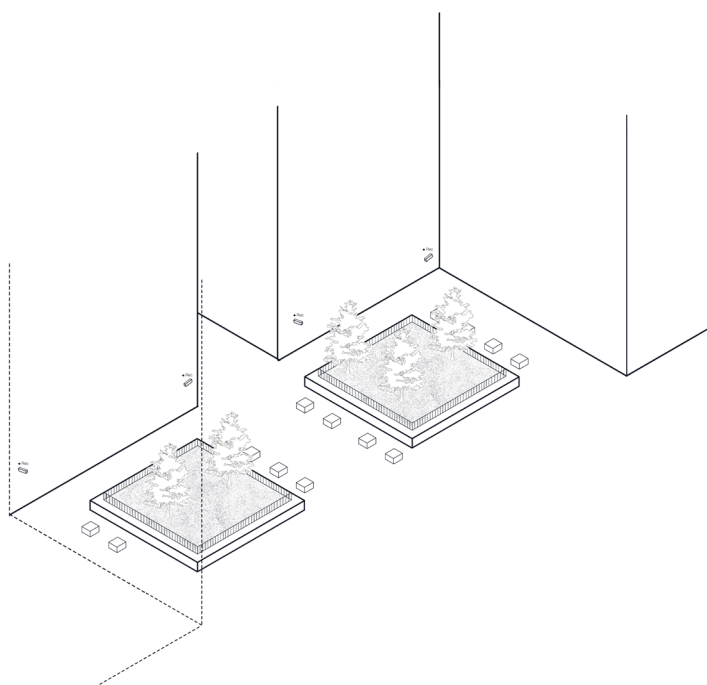
Finalement, j'ai parcouru les quartiers touristiques à la recherche de dispositifs hostiles. En démarrant au Mont des Arts avant de se poursuivre vers la Grand-Place et Sainte Catherine.

Ces arpentages m'ont permis de constater la forte présence de dispositifs dans le centre-ville de la capitale et dans les stations de métro. Le public principal visé ne laissant planer aucun doute : les personnes sans-chez-soi.

Parcours 4 – 4km – 6 février 2026

Pour ce dernier parcours, j'ai participé à une marche organisée par Stripping Architecture à la Gare du Midi. Lors de cette marche diagnostique, l'architecte Filip Momikj nous a partagé plusieurs réflexions intéressantes, notamment l'importance du contexte, des intentions et sensations liés à cette architecture hostile et des effets qu'elle produit sur l'espace public.

Lors de l'arpentage, nous nous arrêtons notamment sur les deux placettes Marcel Broodthaers situées entre la Gare du Midi, le South Center Titanium et le Park Inn Radisson. Elles sont de forme carrée et le parterre de pelouse est surélevé du sol et entouré d'une grille basse. Sur ces abords, des blocs individuels en béton sont également installés. L'espace est également contrôlé par des caméras de surveillance appartenant aux deux bâtiments, pratique courante lorsque ce sont des organismes privés qui s'occupent de concevoir l'espace public, appelé « BID » pour « *Business Improvement District* ». Cet aménagement n'est pas appropriable par le public et son usage est souvent timide, la pelouse servant presque de décoration. Dans la station de train SNCB, nous nous sommes également arrêtés sur les toilettes publiques. Celles-ci étaient autrefois gratuites, mais appartiennent aujourd'hui à une entreprise privée flamande. En plus des usagers de la station, les clients et même les employés des restaurations doivent donc payer pour aller aux toilettes.



Les placettes Marcel Broodthaers (Source : Auteure)

L'accessibilité y est également critiquable ; une personne âgée et son déambulateur ont dû faire demi-tour à la vue des portiques de sécurité.

A la fin de la marche, j'ai demandé à l'architecte qu'elle était pour lui la définition du design hostile :

« Generally, in the public discourse when we talk about hostile architecture, the major mental image is the separation armrests between benches. We want to extend that definition, in our point of view, hostile architecture is any kind of architecture, urban environment, space, that makes you uncomfortable, unwelcomed, scared, endangered in the physical or even mental level and whenever that kind of environment is shared by the dominant classes or the powerful people targeting the less powerful that is hostile architecture. » Selon l'interviewé Filip Momikj, le 6 mars 2026.

La subjectivité fait partie du débat, car de nombreuses interventions et mobilier dans la ville pourraient être classifiés comme hostile ou anti sans-abris même si ce n'était pas l'intention de départ.

ENTRETIENS

Design for Everyone

Cette question de subjectivité a également été abordée lors de mon entretien avec Charlotte Renouprez. Pour la co-fondatrice de DE41, peu importe les intentions étant donné que les conséquences sont bien présentes :

« [...] la question de l'intention, nous, on l'a résolue de cette manière ; on ne sait pas s'il y a une intention consciente derrière, mais on en constate les conséquences, qui sont quand même là, les personnes sont tout de même exclues. Il y a certains dispositifs où l'intention est quand même beaucoup plus claire, notamment quand tu mets de gros pots de fleurs là où se trouvaient des sans-abris, quand tu mets des barrières Heras, etc. Mais tout ce qui est, assises individuelles, les bancs avec arceaux, etc., c'est toujours un petit peu plus insidieux. On nous dit, oui mais c'est parce que les gens aiment avoir leur espace personnel. Donc, peut-être qu'effectivement il y a de ça, mais malgré tout la conséquence reste la même. » Selon l'interviewé Charlotte Renouprez, le 28 avril 2026.

Le collectif dénonce également l'existence de dispositifs anti-sociaux, mais n'a pas pour objectif de normaliser ou faciliter la vie en rue. En effet, exclure les publics vulnérabilisés à travers cette architecture hostile ne résout en rien le problème, et a des conséquences sur l'ensemble de la société et sur la perception que nous avons les uns sur les autres. Cette revendication est accompagnée d'un discours politique de lutte contre la pauvreté et la spéculation immobilière. Le logement abordable s'impose donc comme la solution au problème.

« Notre point de vue ce n'est pas de dire que les sans-abris doivent pouvoir dormir en rue. C'est plutôt d'alerter, est-ce que c'est vraiment ça qu'on veut comme société ? Une société qui exclut ceux qui sont déjà exclus ? Et qui marginalise les personnes marginalisées ? [...] la solution c'est simplement d'avoir des politiques égalitaires [...] Et pour ça, effectivement, les questions de logement sont très importantes, la régulation des loyers, l'investissement dans le logement public et social, et de limite de la multipropriété. » Selon l'interviewée Charlotte Renouprez, le 28 avril 2026.

DoucheFlux

Le co-coordonateur de l'association m'a partagé des informations très intéressantes quant aux problématiques abordées dans mon travail, questionné

sur l'architecture hostile, celui-ci m'a confié :

« Comme son nom l'indique, il s'agit d'une architecture hostile. C'est un type d'aménagement conçu pour gêner les personnes sans domicile. Selon moi, cette architecture vise principalement les personnes vivant dans la rue, et non les jeunes ou les skateurs [...] Ce type d'architecture n'est pas compatible avec nos objectifs, car nous cherchons à trouver des solutions au sans-chez-soirisme et à aider les personnes concernées » Selon le co-coordonateur de DoucheFlux, le 27 novembre 2025.

La suite de son témoignage rejoint également la position de Design For Everyone concernant le logement abordable :

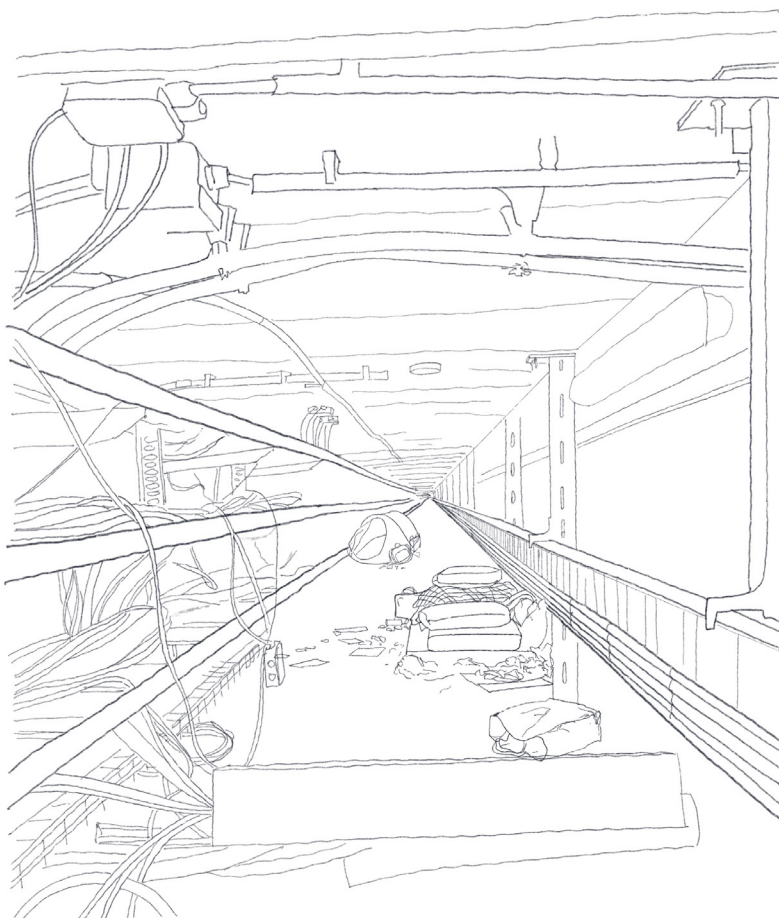
« Si personne ne vivait dans la rue, il n’y aurait aucune raison de construire une architecture hostile. Chaque personne devrait avoir accès à un logement, et si les gouvernements construisaient davantage de logements sociaux, nous n’aurions même pas besoin d’aborder la question de l’architecture hostile. [...] Des logements accessibles et adaptés permettraient d’offrir une solution durable, plutôt que de simples mesures temporaires. » Selon le co-coordonateur de DoucheFlux, le 27 novembre 2025.

La STIB

Les avis des agents interviewés sont mitigés sur la question des dispositifs d'architecture hostile, mais ceux-ci avaient bien tous connaissance de leur existence et fonctions dans les stations de métro. Ces personnes m'ont également partagé le fait que la STIB était bien consciente de la fonction des équipements mis en place et de leurs effets, de l'ajout des accoudoirs ou des barres sur les bancs, des sièges individuels ou de la très forte musique à la Gare du Midi le matin. Pour certains agents, le design hostile est nécessaire afin d'assurer la sécurité de la station, précisant qu'ils avaient reçu les remerciements de plusieurs femmes pour avoir ajouté des accoudoirs aux bancs. Un autre employé m'a confié qu'il ne trouvait pas ce design hostile utile et que des solutions alternatives existaient. Les agents étaient également généralement d'accord pour la mise en place fonctions à visée sociales dans les stations ; centre pour jeunes, toilettes publiques et distribution de repas, à condition qu'elles n'interfèrent pas avec les commerces qui, eux, rapportent de l'argent.

Agent d'entretien

Lors de ma discussion avec l'agent d'entretien, celui-ci m'a expliqué qu'un grand nombre de personnes trouvent refuge sous les quais des stations du métro. Un lieu de vie très dangereux qui abrite les câbles techniques alimentant le réseau, les électrocutions ne sont dans ce cas-là, pas rare. Les sous-quais ne dépassent souvent pas les un mètre d'hauteur sous-plafond, forçant les personnes à se déplacer le corps plié en deux. Lorsque la société est appelée pour procéder au nettoyage de ces sous-quais, toutes ces personnes doivent quitter les lieux et à nouveau trouvé un espace qui leur servira d'abri temporaire.

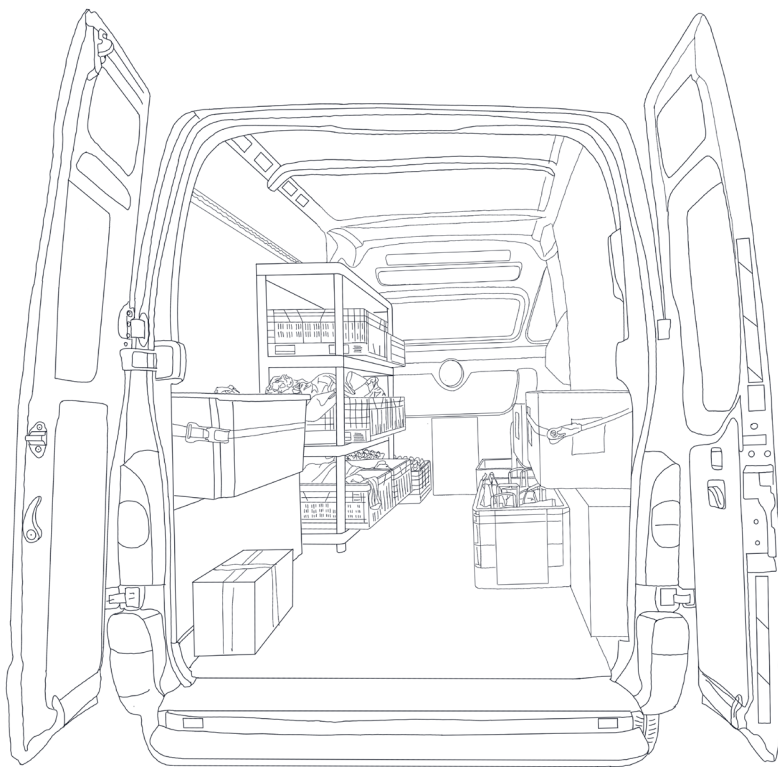


Habiter sous les quais (Source : Auteure)

TRAVAIL DE RUE

Croix-Rouge

Les déplacements lors de ce travail de rue sont effectués avec une camionnette appartenant à la Croix-Rouge. Celle-ci comprend toute une série de produits et équipement : nourriture (sandwichs, salades, desserts, produits laitiers, fruits, soupes et boissons chaudes), vêtements, produits d'hygiène et des lots de cadeaux réalisés par des enfants d'une école primaire. Cette multitude de produits m'a également fait comprendre qu'il était important de proposer différents choix aux personnes sans-chez-soi. En effet, elles avaient toutes des préférences, tailles de vêtement et goûts différents. C'est donc aussi une façon de redonner un petit peu d'humanité à des personnes qui ont l'habitude de ne plus rien choisir par eux même et de se contenter du plus simple. C'est aussi lors de ce travail de rue que la notion de personnes « sans-chez-soi » a pris tout son sens. J'ai rencontré Paul devant un commerce, un homme âgé qui peut se permettre, grâce à des allocations, de louer une chambre, mais la somme reçue ne lui permet pas de répondre à d'autres besoins. Il doit donc s'appuyer sur des associations et sur la mendicité pour pouvoir se nourrir et s'habiller. J'ai également observé que ces personnes avaient toutes des réactions différentes face à leur situation vulnérable. Certains acceptaient de l'aide matérielle mais pas monétaire ou d'autres aucune aide. À la station X, par exemple, une personne sans-chez-soi s'est énervée en voyant qu'on venait en aide à quelqu'un d'autre et a crié : « *Pourquoi vous vous occupez des fainéants ? Moi, je vais les faire dégager, et par la violence !* ». Michael possède également le numéro de téléphone de certaines personnes sans-chez-soi, qui lui indique directement de quoi elles ont besoin. A la fin de notre parcours, nous avons ce qui restait des aliments à un centre d'accueil et de nuit.



La camionette de la Croix-Rouge et ses équipements (Source : Auteure)

Diogenes

Le projet Sublink, porté notamment par l'association Diogenes est né d'une observation faite sur le terrain :

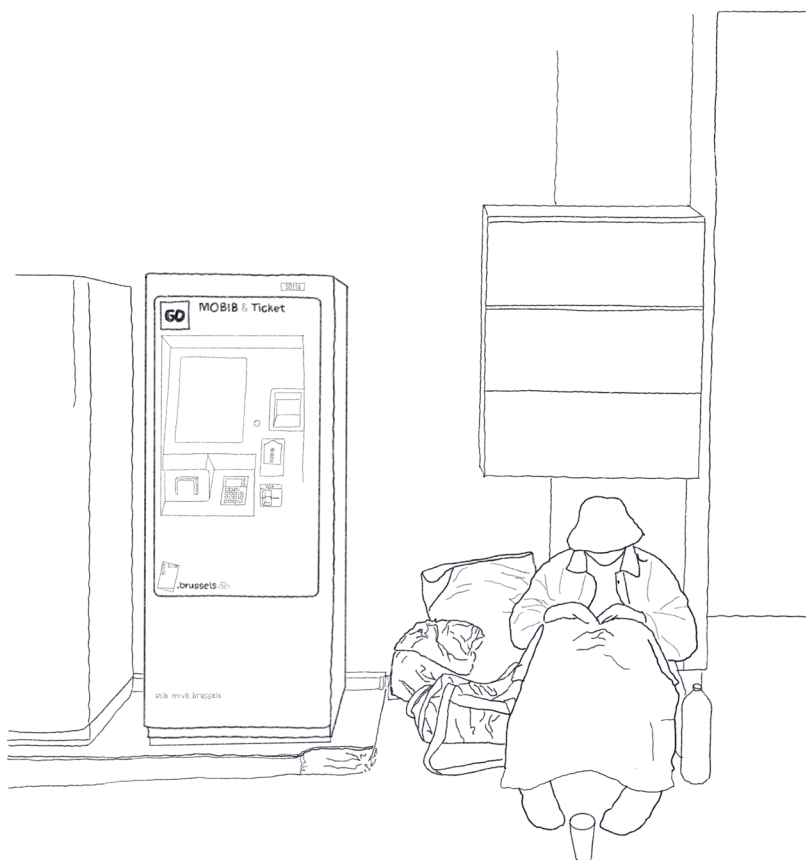
« Nos collègues se sont rendu compte que pour l'accompagnement de certaines personnes, mobiliser un commerçant pour lui demander de garder une copie de carte d'identité par exemple, et bien ça instaurait un climat de confiance. Et permettait aussi de faire avancer la situation psychosociale de la personne plus facilement. [...] En fait, utiliser les gens qui ont une fonction dans la station, et les rallier en tant qu'humains, permet d'avoir des espaces où les personnes ne sont plus considérées comme causant un problème dans la station. [...] Le fait de pouvoir travailler avec tout le contexte, ça fait redescendre la tension dans les stations. [...] Donc, avec des personnes qui sont très loin du système, de la société, le fait d'avoir différents intervenants qui peuvent amener des choses différentes, c'est vraiment utile. » Selon l'interviewée Elise de Diogenes, le 9 février 2026.

Lors de nos discussions, une station de métro sort du lot, celle de Mérode. Les usagers de la station entretiennent des relations privilégiées les uns envers les autres, voyageurs, habitants, commerçants et personnes sans-chez-soi, créant un climat de confiance faisant avancer plus rapidement la situation psychosociale des personnes sans-chez-soi. D'après Elise, c'est par ce que les personnes y sont plus sédentaires que des liens plus solides sont créés. Claire m'a d'ailleurs partagé qu'un monsieur n'est pas sorti de la station pendant plusieurs semaines, dû à des problèmes de mobilité. La station devient alors pour lui un endroit complexe, un espace de refuge qu'il ne veut quitter et un espace de confinement qu'il ne peut parfois plus

supporter. Dans une autre station, un homme vient s'abriter contre des pensées suicidaires, il possède un logement, mais a du mal à y rester seul. Pour lui, le métro devient l'espace où il peut occuper son esprit autrement, où il y a toujours du monde avec qui il peut échanger. Finalement, nous avons également abordé la question des personnes habitant dans les sous-quais du métro. Elise et Claire m'ont expliqué que certaines d'entre elles font également le chemin séparant deux stations en souterrain, en suivant les lignes du métro. Au-delà de la dangerosité de cet acte, nous avons exploré les raisons pouvant l'expliquer. La rapidité ou la convenance de la traversée intra-station a été évoquée. Les personnes sans-chez-soi recevant des tickets de métro, l'argument économique n'est pas pertinent.

Ensuite, nous avons débuté notre parcours dans trois stations de métro situées sur la petite ceinture de Bruxelles. Lors de la première halte, nous avons croisé trois personnes sans-chez-soi déjà suivi par l'ASBL Diogene et quatre autres seulement de passage. L'une de ces personnes reçoit des soins médicaux de la part d'une autre association. Ces échanges m'ont également prouvé que l'accompagnement et l'aide des différentes associations porte ses fruits et aide les personnes sans-chez-soi à améliorer leur situation sociale, économique et psychique.

« Ce monsieur [...] a été beaucoup accompagné au début parce qu'il avait des problèmes de santé. Donc, il a fallu faire des démarches pour qu'il ait une carte médicale, etc. Maintenant, du coup, il sait faire ça lui-même. En fait, généralement, il fait tous les truc tout seul. Et il aime juste papoter et raconter sa vie. » Selon l'interviewée Elise de Diogenes, le 9 février 2026.



Habiter le métro en quête de réconfort (Source : Auteure)

Lorsque nous marchons dans les stations, Elise vérifie toujours que les personnes endormies respirent encore. Parmi les personnes avec qui nous avons discuté, plusieurs d'entre elles nous demandent si nous avons du matériel. Dans ce cas-là, elles font référence à du matériel de consommation de drogue. Elise m'a expliqué le concept de « réduction des risques ». Celui-ci consiste à diminuer le risque d'overdose, et de graves problèmes de santé en distribuant du matériel (seringues, pipes, etc.) neuf et en mettant en place des salles de consommation où une assistance médicale et sociale est prévue. Dans cette démarche, l'association « Transit » distribue du matériel dans les stations aux personnes qui consomment déjà, afin de les amener à des salles de consommation, permettant de renforcer la sécurité des personnes, mais aussi celle de l'espace public.

V. FORMES ET USAGES



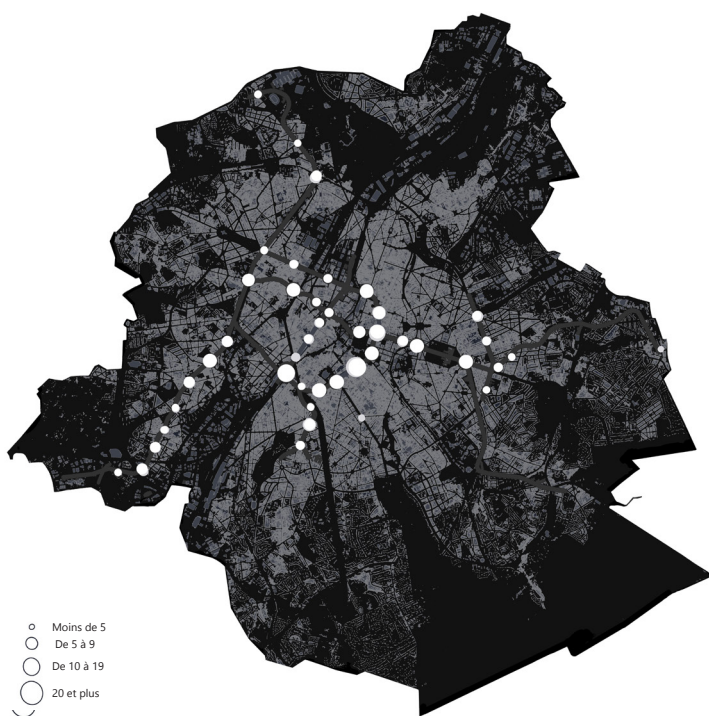
Scanne-moi

Le travail de terrain m'a permis de mettre en avant l'existence des dispositifs hostiles sur le territoire bruxellois. Celui-ci m'a également permis de déterminer l'importance de la création de liens entre les usagers du métro, permettant de faire évoluer la situation psychosociale des personnes sans-chez-soi et d'améliorer leurs relations, faisant de la station de métro un véritable lieu de vie et pas seulement un lieu de transit hostile. Pour atteindre cet objectif, je me suis posé trois questions. Premièrement, quelles sont les formes d'hostilité présentes dans le tissu urbain ? Ensuite, comment habiter les espaces souterrains ? Et finalement, comment gérer des fonctions à caractères sociaux semi-publics dans un espace public et quels espaces proposer.

Pour répondre à ces interrogations, différentes études typologiques ont été réalisées, constituant de véritables outils mis en application dans le projet.

TPOLOGIE DES DISPOSITIFS HOSTILES

La marche diagnostique m'a permis de remarquer la présence plus importante des dispositifs hostiles dans le centre-ville de Bruxelles, dans les quartiers touristiques, où véhiculer une image « idéale » de la ville est primordial. Mais le centre-ville est aussi le territoire le plus occupé par les personnes sans-chez-soi, ce qui peut s'expliquer par le nombre d'équipements et d'aménités leur étant destinés, mais aussi par la forte fréquentation des rues. Lors de la rénovation des stations, les mobiliers sont également troqués pour des bancs débout ou banc à accoudoirs, c'est par exemple le cas de la station Parc. La station Trône est quant à elle l'une des dernières à disposer de bancs sur lesquels il est encore possible de s'allonger, j'ai pu observer des personnes y dormir avant de disparaître l'heure de pointe approchant.



Personnes dénombrées dans les stations de métro(Source image : Auteure.
Source données : Bruss'Help)

0 12,5km



Équipements pour personnes sans-chez-soi (Source image : Auteur. Source
données : Bruxelles Sociale)

0 17,5km

Les différentes catégories de dispositifs de design hostile ultérieurement exposées par Rosenberger ont été mobilisées dans cette étude du territoire. La catégorie « physical imposition » a été largement répertoriée, se déclinant par les différents types de bancs ; à accoudoirs, avec des barres, individuels et debout, par les pots de fleurs placés devant les entrées des bâtiments, les barrières, piques, barres et boîtes. Ensuite, j'ai également recensé un panneau signalétique appartenant à la catégorie « auto-coercition », qui signale l'interdiction de s'asseoir sur les escaliers à la gare du Midi. Dans ce même lieu, le volume de la musique est monté au maximum au lever du soleil. Finalement quelques exemples de « ghost amenities » ont été identifiés à la place Charle Rogier et à la berme centrale du Quai du Commerce.

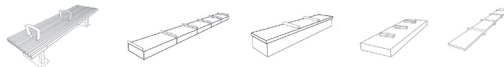


Les dispositifs de design hostile dans la petite ceinture de Bruxelles (Source : Auteure)

Dispositifs physiques

Bancs

Accoudoirs



Barres



Individuels



Debout



Barrières



Pots de fleurs



Piques



Boîtes



Dispositif signalétique



Typologie des dispositifs de design hostile à Bruxelles (Source : Auteure)

TYPLOGIE DES STATIONS

Le travail de terrain m'a permis de confirmer l'usage des stations de métro comme refuge et non pas seulement comme lieu de transit. Elles offrent un toit et un peu de chaleur, qu'il est compliqué de trouver dans un autre espace public. J'ai également pu observer que ces stations sont habitées de façon diverses et variées : à l'entrée, en dessous des assises, ou encore dans les interstices et couloirs. Mais certains usages peuvent être dangereux ; c'est le cas des sous-quais du métro ou des tunnels. Par ailleurs, les personnes sans-chez-soi sont souvent amenées à se déplacer dans la ville, afin d'avoir accès à différents services ; les stations de métro sont donc un lieu stratégique. Mais ces espaces permettent également d'être entouré de personnes, elles renforcent le sentiment d'appartenance à la ville, à la société, comblant l'ennui auquel sont souvent soumises les personnes « sans-chez-soi ». Leur quotidien est souvent incertain et provisoire, leur occupation des stations de métro l'est donc tout autant. En effet, de façon naturelle, certaines stations seront plus occupées que d'autres. Suite à des événements, des interventions de la police, ou des disputes, il n'est pas rare de voir une station se vider complètement. Les personnes vont alors trouver refuge dans une autre station, parfois bien loin de celle initiale. La notion de réseau prend dès lors tout son sens.

Pour mettre en place et conceptualiser mon projet, dont l'objectif est de rendre les stations de métro plus hospitalières, il m'a d'abord fallu prendre connaissance de l'entièreté du réseau et analyser les 69 stations de (pré)métro. J'ai retenu différents critères et spécificités rendant des espaces habitables et qui m'ont permis de les comparer dans un catalogue typologique ([voir document annexe](#)).



Le réseau du métro et prémétro (Source : Auteure)



SURFACE DISPONIBLE

Le premier critère est la surface disponible. Quelles stations possèdent la plus grande superficie ? Et quelles sont les proportions des locaux vides qu'il serait possible de mobiliser dans le projet ?

L'analyse m'a permis de déterminer que la surface minimum disponible était de 50m², pour la station Demey par exemple, et pouvait atteindre les 1500 m² dans le cas de la station Bourse. Au total, 39,1 % des stations possèdent une surface disponible comprise entre 100 et 200 m², 27,5% entre 50 et 100m², 17,4 % entre 200 et 350m² et finalement 16% du réseau a des espaces vacants compris entre 350 et 1500m². À noter que j'ai déduits ces surfaces d'après les plans à ma disposition et des espaces accessibles au public ; ces superficies pourraient donc être bien supérieures.

ÉTAGE

Le second critère fait état du nombre d'étages et de la hauteur sous-plafond, ayant des répercussions sur la possibilité d'utiliser l'espace disponible à la verticale. Lors de l'étude, j'ai pu remarquer que la hauteur sous-plafond de certaines stations peut parfois prendre des proportions considérables. La station Botanique, par exemple, peut atteindre les sept à huit mètres de haut. Un grand nombre d'entre elles possèdent également des quais avec une double hauteur, c'est le cas des stations Louise ou Boileau. L'arrêt Compte de Flandre possède également un étage réservé seulement à la circulation, compris entre les niveaux -1 et le -3.

LUMIÈRE ET VENTILATION NATURELLE

Ensuite, la question de la lumière et de la ventilation est primordiale. En effet, elle constitue un élément clé quant à la conception d'espaces habitables, où les usagers sont invités à passer et à occuper l'espace plus durablement dans le temps. La présence de lumière et ventilation permet également de ne pas reproduire le schéma des espaces sombres où la notion du temps disparaît, souvent associé à une image négative du souterrain.

Parmi les stations de métro analysées, six d'entre elles ont été construites en surface, c'est par exemple le cas des stations Erasme ou Alma, elles ont donc un accès privilégié à ces éléments. D'autres de ces espaces souterrains ont un accès direct à l'éclairage naturel, rendu possible grâce à une toiture perforée ou à des baies transversales. C'est le cas pour dix stations de métro identifiées, dont par exemple Pannenhuis, Belgica ou encore Rogier. Mais celles-ci font partie des exceptions, 77%, soit cinquante-trois stations, n'ont aucun accès à la lumière naturelle, une composante pourtant décisive dans l'élaboration d'un projet hospitalier.

INITIATIVES EXISTANTES

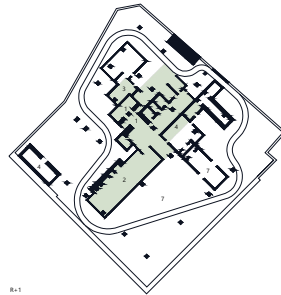
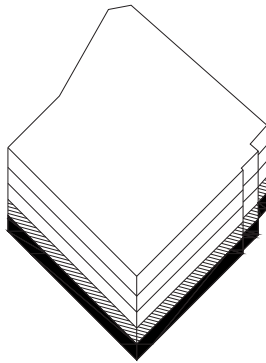
Finalement, avoir pris connaissance du contexte et des initiatives sociales existantes à proximité des stations de métro a été primordial dans le cadre de ma problématique. Cela m'a permis d'envisager la station de métro comme un point d'ancrage pour toutes les activités extérieures et de garantir son suivi et maintien, ou d'apporter une nouvelle solution dans un désert social par exemple. Certaines stations sont entourées d'initiatives à visée sociale, comme des maisons d'accueil et centre d'hébergement, un café social, des aides médicales et sociales, une salle de consommation, etc. Parmi les stations possédant la plus grande concentration de ces services nous retrouvons Bockstael, Botanique, la Gare du midi et la Gare du Nord, Madou et enfin Yser. D'autres stations reçoivent moins de visites, comme Vandervelde et Crainhem.

TPOLOGIE D'ESPACES HOSPITALIERS

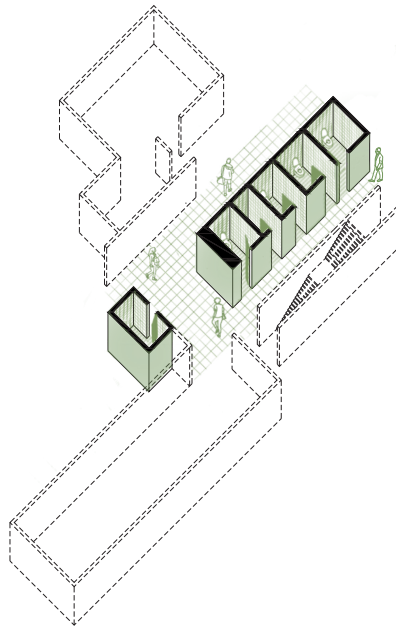
PUBLICS VULNÉRABILISÉS ET SPATIALITÉ

Concevoir un espace semi-public, mon projet, dans un espace public, la station de métro, n'est pas une mince affaire. Les stations de métro sont déjà confrontées à des enjeux sociaux divers et abritent des usagers très différents les uns des autres. Prendre en compte tous ces paramètres est donc primordial pour garantir y la meilleure cohésion sociale. Dans ce but, j'ai analysé différents projets à caractère social, ayant comme cible des publics vulnérabilisés (personnes sanschez-soi, personnes avec des addictions jeunes et personnes âgées) afin d'en extraire leurs modes de fonctionnement et répondre aux interrogations posées lors de l'élaboration de mon projet. Comment concevoir des toilettes publiques garantissant la sécurité de ces usagers ? Quelle circulation, verticale et horizontale, garantit la fluidité de circulation et de transit ? Comment faire la transition entre les différents espaces et fonctions ? Comment apporter de la lumière et de la ventilation naturelle dans les espaces souterrains ? En somme, comment rendre les lieux habitables et gérés leurs fonctionnements ?

Le premier projet étudié est celui de l'architecte Michael Maltzan, « Star Apartments ». Il est situé à Los Angeles et a été imaginé en 2014 afin d'offrir un logement aux personnes sans-chez-soi, suivant le principe du *Housing First*. Celui-ci est reparti sur six étages pour une surface totale de 8800 m², les deux premiers étages sont réservés à des fonctions publiques, clinique médicale et bureau administratif de l'association au premier niveau, bibliothèque, cuisine communautaire, salle d'art et toilettes au deuxième. Le reste du bâtiment est réservé au logement. Dans ce projet, les sanitaires sont conçus comme un bloc possédant quatre entrées. La circulation prend place de façon fluide tout autour du bloc, permettant à n'importe quel individu de toujours trouver une porte de sortie et ne jamais faire face à cul-de-sac.



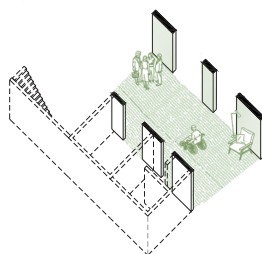
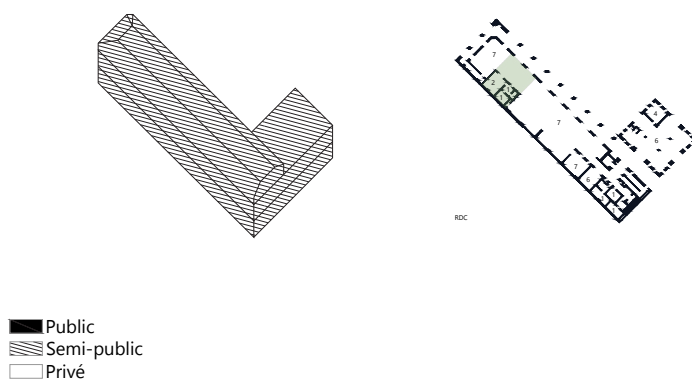
■ Public
 ▨ Semi-public
 □ Privé



Sanitaire

Star Apartments, Michael Maltzan (Source : Auteure)

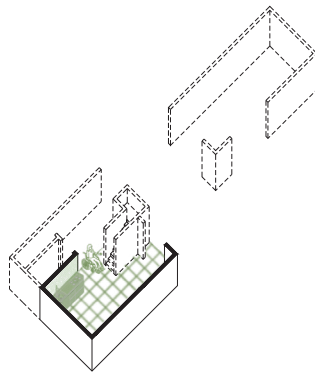
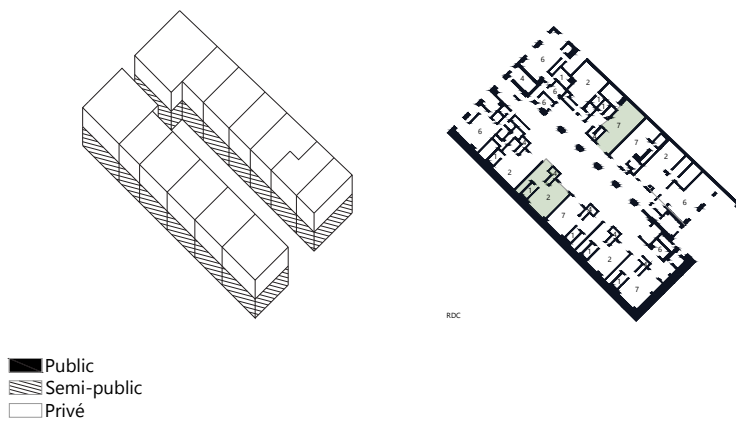
Ensuite, le centre communautaire « Mill Hill Centre » en Australie a été rénové en 2014 et s'étend sur 1100 m² répartis sur trois étages. Le bâtiment abrite des salles communautaires principalement à destination des personnes âgées, des salles de travail et des cuisines à chaque étage. Les espaces collectifs sont conçus comme des prolongations des autres fonctions, ils sont délimités par des parois amovibles permettant un usage mixte de l'espace, et s'ouvrant, dans certains vers l'extérieur.



Espace collectif

Mill Hill Centre, Archer Office (Source : Auteure)

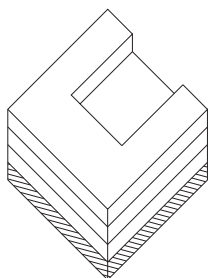
Troisièmement, le centre d'accueil pour personnes jeunes et sans logement « Eva Phoenix » a été conçu par LGA Architectural Partners en 2017 à Toronto. Il s'implante dans une ancienne usine, et recrée une « ville » intérieure avec une rue desservant 10 logements. Le projet imagine les fonctions de cuisine, d'espaces collectifs, de circulation et des sanitaires comme une unité, se répétant à 10 reprises dans le bâtiment. Les escaliers agissent également comme un élément central, distribuant les espaces de plusieurs façons.



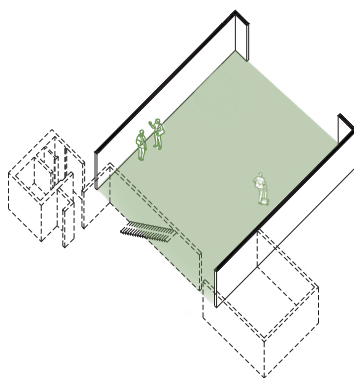
Cuisine

Eva Phoenix, LGA Architectural Partners (Source : Auteure)

Finalement, en 2007 l'Atelier Kempe Thill a conçu le projet Drug Addicts Hôtel à Amsterdam. Celui-ci abrite une soixantaine de personnes ayant des problèmes d'addiction sur une surface de 2100 m². Dans ce projet, l'espace collectif prend de grandes proportions et son ouverture zénithale agit comme un puits de lumière.



■ Public
 ■ Semi-public
 ■ Privé



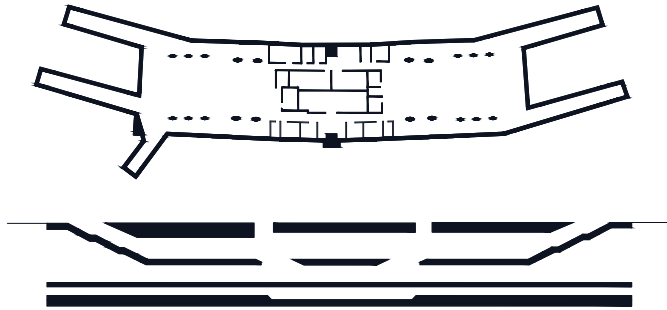
Espace collectif

Drug Addicts Hotel, Atelier Kempe Thill (Source : Auteure)

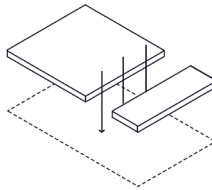
LUMIÈRE ET SOUTERRAIN

Finalement, afin de résoudre la question de l'accès à la lumière et ventilation naturelle, je me suis intéressée à quatre projets aux stratégies différentes.

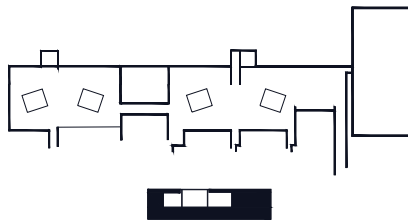
La première stratégie provient de la station de métro Cityringen à Copenhague, celle-ci fait usage de perforation dans la toiture pour offrir une lumière naturelle à ses usagers. Ensuite, le puit de lumière est utilisé dans le projet Munkegaardsskolen au Danemark, permettant également d'offrir un espace extérieur s'ouvrant sur des fonctions souterraines. Troisièmement, la station Pempelforter à Düsseldorf utilise un système de fente pour apporter ventilation et éclairage. Finalement, le projet de la crèche en papier à Paris utilise la topographie pour offrir une connexion à l'extérieur à des fonctions souterraines.



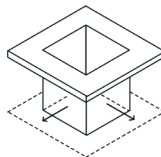
Station Pempelforter, Düsseldorf, Netzwerkarchitekten



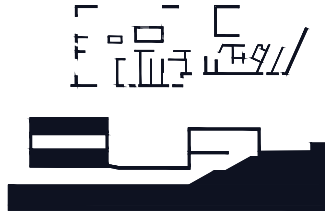
Fente



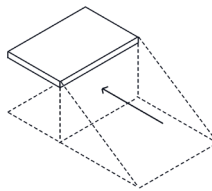
Munkegaardsskolen, Danmark, Dorte Mandrup



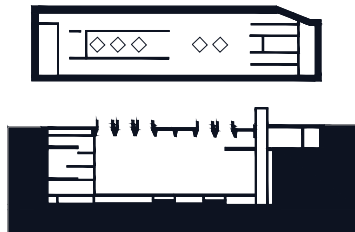
Puit



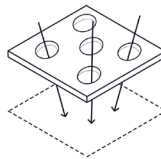
La crèche en papier, Paris, Atelier WRA



Topographie



Cityringen, Copenhagen, Cowi



Perforation

Les stratégies d'apports de lumière naturelle (Source : Auteure)

VI. UN RÉSEAU DE TRANSPORT, MAIS ENCORE ?

Le projet imagine tirer parti du réseau des transports et d'y superposer un réseau d'hospitalité. Celui-ci sera composé de deux échelles. A l'échelle de la ville d'abord, le projet reprend l'ensemble des stations en les dotant de mêmes fonctions primaires. A l'échelle de la station ensuite, en désignant trois stations principales, possédant trois fonctions supplémentaires et formant de véritables hubs d'hospitalité.

Les fonctions primaires résultent des besoins que j'ai identifiés lors de la recherche et mon travail de terrain. Bruxelles assiste à la privatisation de plus en plus récurrente des toilettes publiques, un besoin pourtant fondamental. Rares sont les endroits où il est possible d'aller aux toilettes gratuitement et plus rare encore, de prendre une douche. Les personnes sans-chez-soi sont aussi la plupart du temps contraintes de devoir se déplacer avec l'entièreté de leurs possessions matérielles. La ville de Bruxelles tente de trouver des solutions aux problèmes mais sans grand résultat. Les stations de métro sont pourtant des lieux propices à accueillir ce genre de fonctions, avec de grandes surfaces disponibles, où l'alimentation en eau et en électricité est déjà présente ainsi que des agents d'entretien et de zones. Ces observations m'ont amené à implémenter, sur l'entièreté du réseau, des toilettes publiques, un accès à l'eau potable et des casiers.

En supplément de ces fonctions primaires, j'ai également créé des lieux où il est possible d'interagir plus longtemps dans l'espace public. Ces services tirent parti des initiatives existantes dans les stations de métro. Plusieurs associations comme « Diogenes » ou la « Croix-Rouge » apportent déjà une aide matérielle et psychologique aux personnes sans-chez-soi dans les stations. D'autres organisations ou particuliers y distribuent également des repas, des vêtements, etc. Ces initiatives méritent donc des lieux fixes et prévus à cet effet, facilitant non seulement la circulation et la gestion des stations, mais permettant également la création des lieux de rencontres. Ces fonctions secondaires seront composées d'une bibliothèque/atelier, d'un espace réservé aux aides sociales et d'un lieu de distribution des repas.

Grâce à l'analyse des stations précédemment réalisée, j'ai identifié trois stations dans l'ensemble du réseau afin de constituer les hubs d'hospitalité : Saint-Guidon, Mérode et Botanique.





Le réseau d'hospitalité (Source : Auteurs)

UN RÉSEAU D'HOSPITALITÉ

J'ai sélectionné la station Louise afin de représenter la première échelle du projet, celle-ci agit comme exemple de ce qui pourrait être mis en œuvre sur l'ensemble du réseau. La station Botanique figurera comme modèle de projet pour la deuxième échelle, celle des hubs d'hospitalité.

LOUISE

Le site

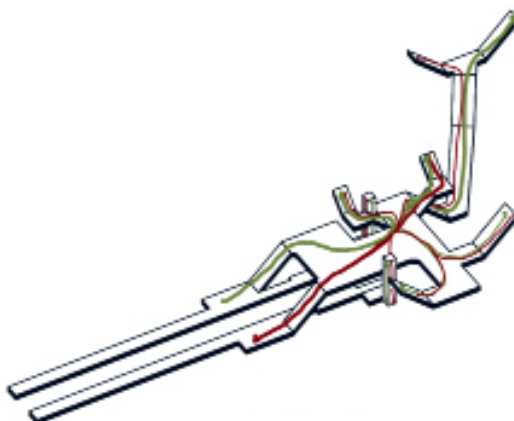
La station Louise est située sous la Place Louise, à la croisée du Boulevard de Waterloo et de l'Avenue Louise, sur la petite ceinture de Bruxelles. Elle possède cinq entrées principales, dont deux donnent un accès direct aux lignes de tram. La station se développe sur deux niveaux inférieurs, celui correspondant au quai possède une double hauteur. La station est souvent confrontée à des problèmes d'urination sauvage, pouvant s'expliquer par l'absence de toilettes à proximité.

Le flux

Pour y implanter les fonctions de toilettes publiques, de casiers et d'eau potable, il m'a fallu prendre en compte les flux de circulation dans la station. En effet, s'assurer que les fonctions n'entraveront pas le transit des voyageurs est primordial. Par ailleurs, il est également préférable de ne pas obstruer la vue et le passage des usagers par des constructions ou éléments verticaux pouvant augmenter le sentiment d'insécurité dans la station.



Topographie et lumière

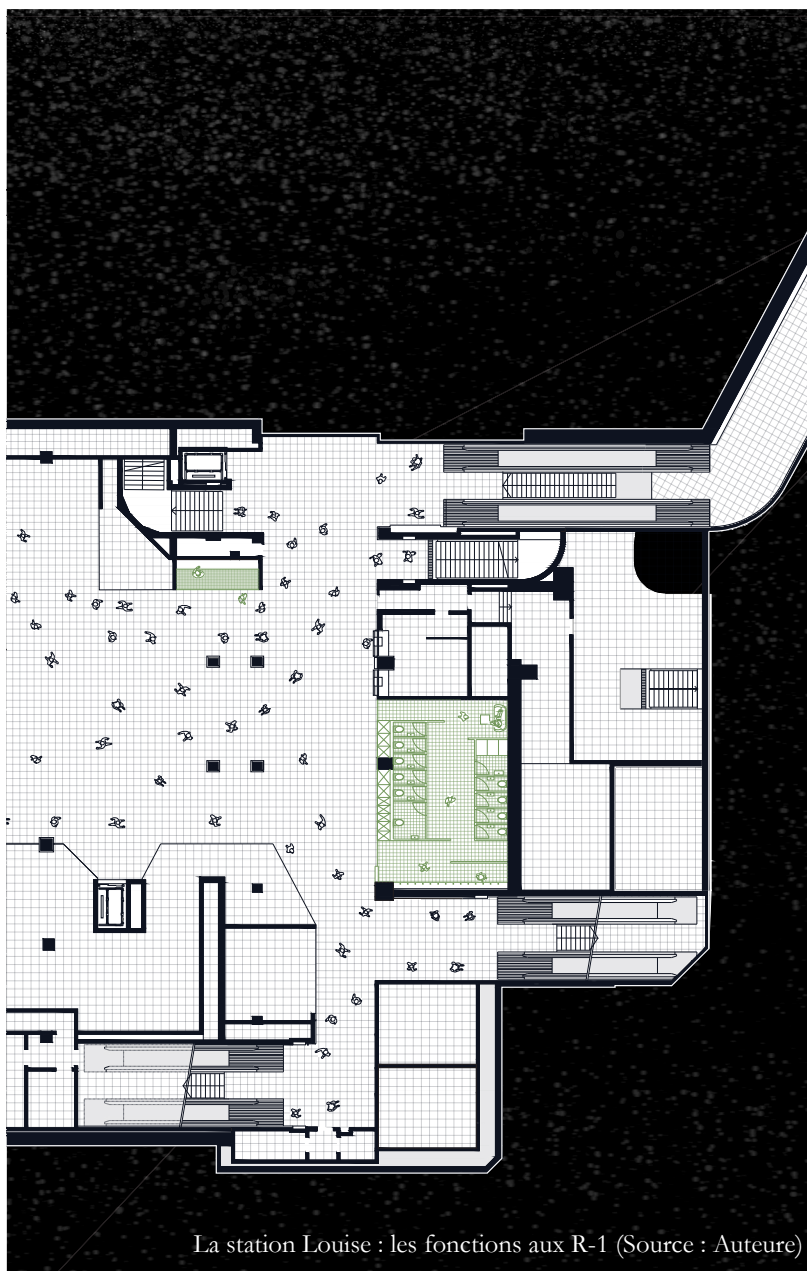


Flux de circulation

La station Louise : Contexte et site (Source : Auteure)

Les fonctions

La réflexion sur les flux de circulation prise en compte, j'ai décidé d'implémenter mes fonctions dans des locaux vides de la station, située en face des circulations verticales menant aux quais. Afin de générer un espace intime et sécurisé, j'ai utilisé des séquences de transitions, séparant l'intérieur de la station et une cabine de toilette. Les casiers placés à l'avant créent une première limite, l'accès aux sanitaires se fait par une double entrée, situé de part et d'autre du bloc, en référence aux projets à visée sociale. Ces deux entrées possèdent des fonctions différentes, la première donne accès à un sas où la personne responsable de l'entretien se trouve, la deuxième offre l'accès aux lave-mains. L'accès à l'eau se fait via deux fontaines situées dans une alcôve non loin de l'entrée principale.



La station Louise : les fonctions aux R-1 (Source : Auteure)

BOTANIQUE

Le site

La station Botanique se trouve à la croisée de la rue royale et du Boulevard du Jardin Botanique. Elle est composée de deux entrées principales situées sur chacun des grands axes. Elle se développe sur trois niveaux en souterrain avec des hauteurs sous plafond importantes, 6m10 pour le premier, 7m80 pour le second et 5m50 pour le dernier, correspondant au quai du métro. La station présente des caractéristiques, mises en avant durant l'analyse du réseau, la rendant pertinente à l'accueil d'un hub d'hospitalité.

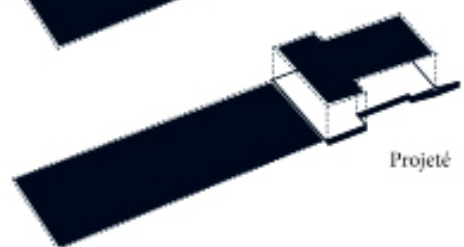
La station est située sur une topographie marquée par la vallée de la Senne. Avec d'un côté le haut de la ville et de l'autre le bas de la ville. De ce fait, le premier étage de la station souterraine se trouve en réalité au même niveau que le parc Botanique. Ensuite, la station est investie par diverses initiatives sociales, par exemple la distribution de repas en soirée dans le couloir menant à la deuxième sortie, la présence de la Croix-Rouge, de Diogenes et d'Includo. En surface et à proximité de cette station, il est également possible de retrouver des aides médico-sociales.

Le projet prend donc place dans un endroit stratégique. La topographie du site permet, en ne supprimant qu'une paroi, un contact direct entre le parc et la station, y faisant entrer la lumière et la ventilation naturelle. Cette configuration offre aux voyageurs un contact visuel avec cet espace végétalisé depuis la station, ainsi qu'un nouvel accès à celle-ci. Les grandes hauteurs sous-plafond permettent de créer deux niveaux supplémentaires au R-1 et R-2.

Permettre à tous et à toutes d'accéder aux fonctions, sans inclure de valeur marchande, est un point décisif du projet. En accord avec ce principe, les portiques de contrôle ont été retirés de la station.

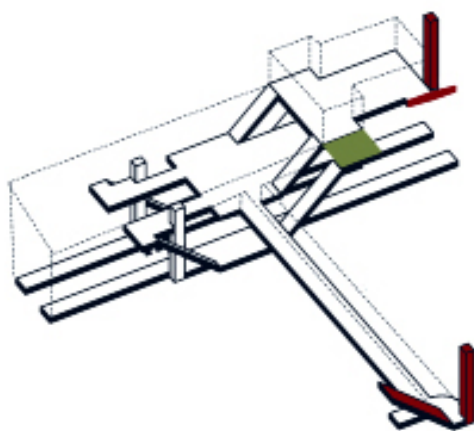


Existant



Projeté

Topographie et lumière



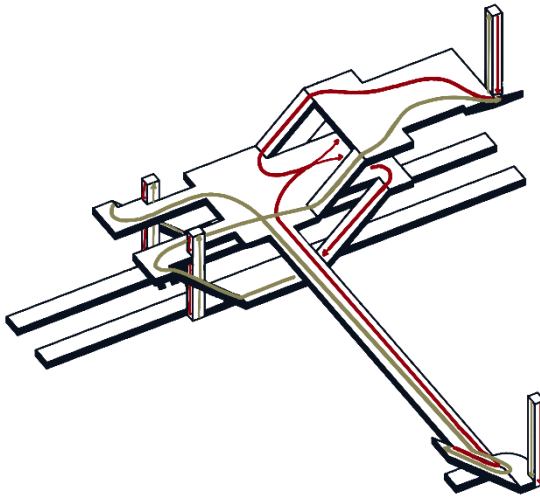
Accès existant

Accès projeté

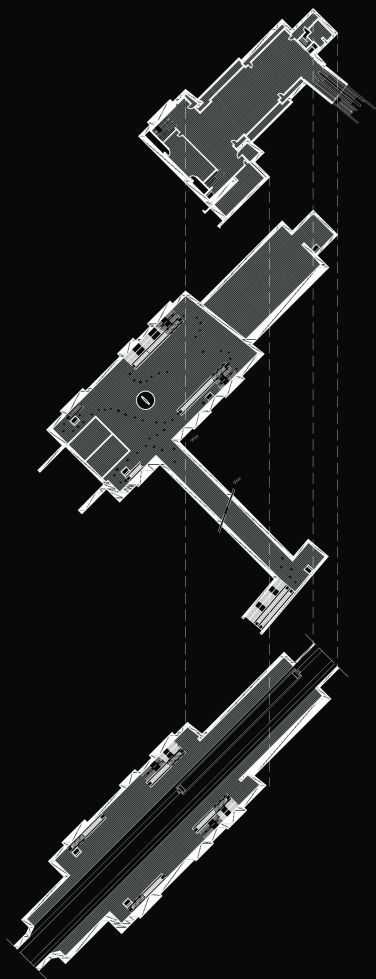
La station Botanique : Contexte et site (Source : Auteure)

Les flux

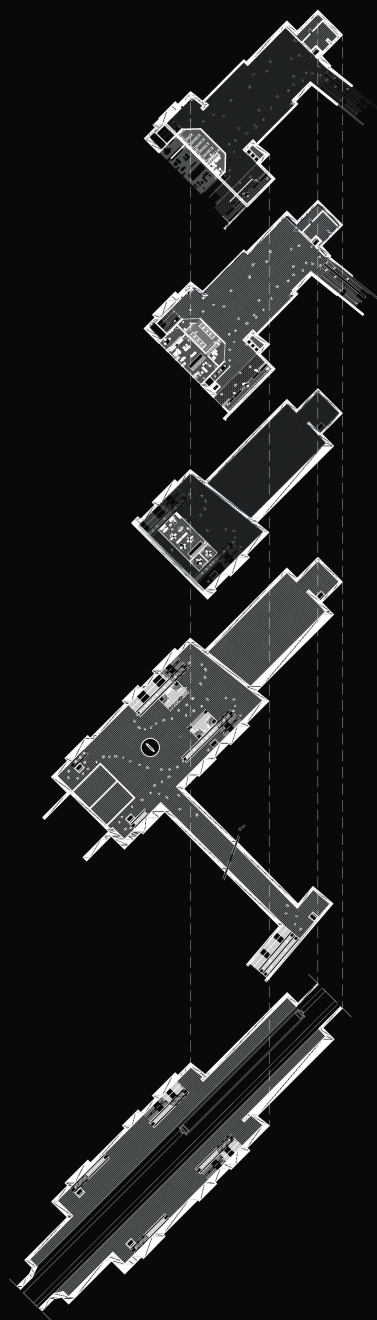
Afin de concevoir les espaces de vie, il m'a, à nouveau, fallu prendre en compte les flux de circulation dans la station. De cette analyse, découle la forme trapézoïdale du premier niveau. Celui-ci se compose d'une multitude de fonctions destinées aux personnes sans-chez-soi et à tous les autres usagers de la station, ayant pour but la création de liens sociaux. Les fonctions aux étages inférieurs suivront la disposition donnée par le premier, formant ainsi un bloc d'hospitalité où tous les niveaux communiquent entre eux par une circulation verticale.



Fux de circulation (Source : Auteure)

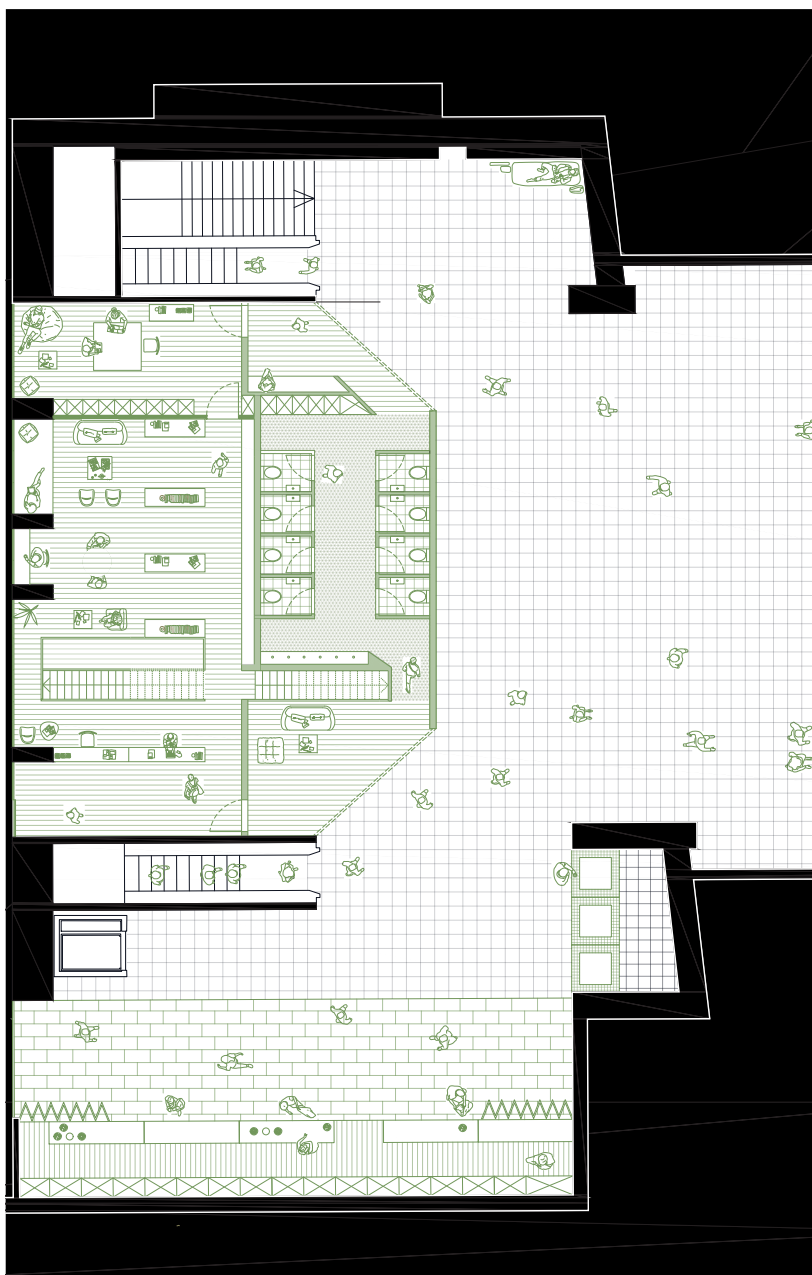


Situation existante



Situation projetée

La station Botanique : les niveaux (Source : Auteure)



La station Botanique : Sanitaire - Bibliothèque - Distribution de repas (Source : Auteure)

Les fonctions

Premièrement, nous retrouvons les fonctions de bibliothèque et sanitaires, partageant deux sas d'entrée à leur extrémité. Ceux-ci génèrent de ce fait, des seuils de transition accentués par le changement de matérialité au sol. Ces doubles entrées aux sanitaires sont conçues de façon à éviter tout contact visuel de l'extérieur vers l'intérieur tout en offrant toujours une deuxième porte de sortie. Une personne est chargée de maintenir les lieux en bon état, mais sa présence humaine joue aussi un grand rôle dans la sécurité des lieux. La bibliothèque agit également comme point d'entrée et de contrôle vers deux autres niveaux, générés grâce aux hauteurs sous-plafond et accueille les fonctions d'aide sociale et de salle informatique. La circulation verticale permet également d'apporter de la lumière naturelle aux étages inférieurs n'en possédant pas, la cage d'escalier agit donc comme un puits de lumière. Une structure métallique est utilisée afin de soutenir les deux niveaux nouvellement créés et des panneaux métalliques perforés ont été ajoutés aux façades, ceux-ci suivent le rythme des poutres en béton de la station et permettent de créer de l'intimité en fonction des espaces. Le carrelage est retrouvé dans les salles d'eau, en référence aux projets analysés et un revêtement en bois est utilisé dans les pièces de vie, offrant une atmosphère chaleureuse et reposante.

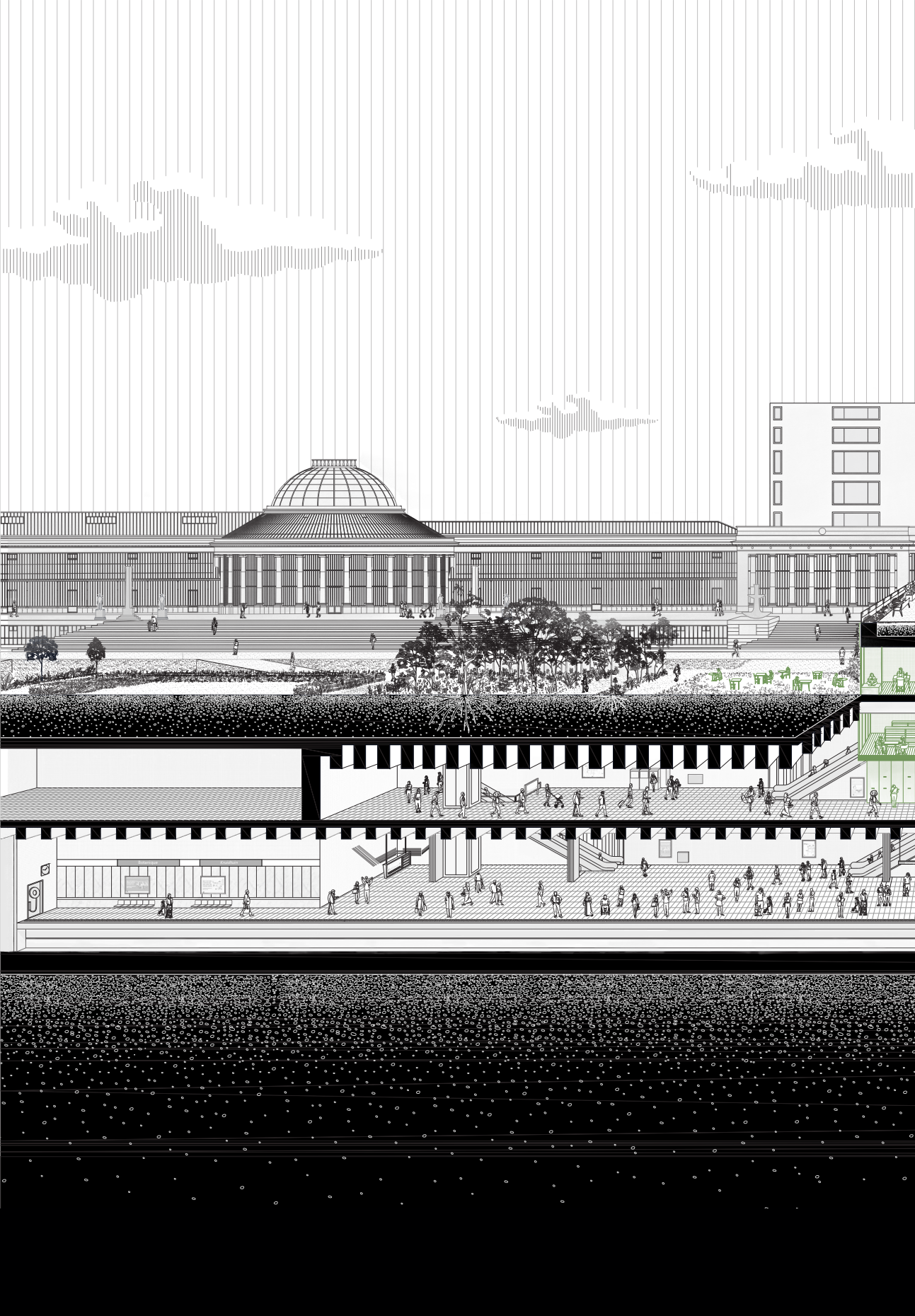


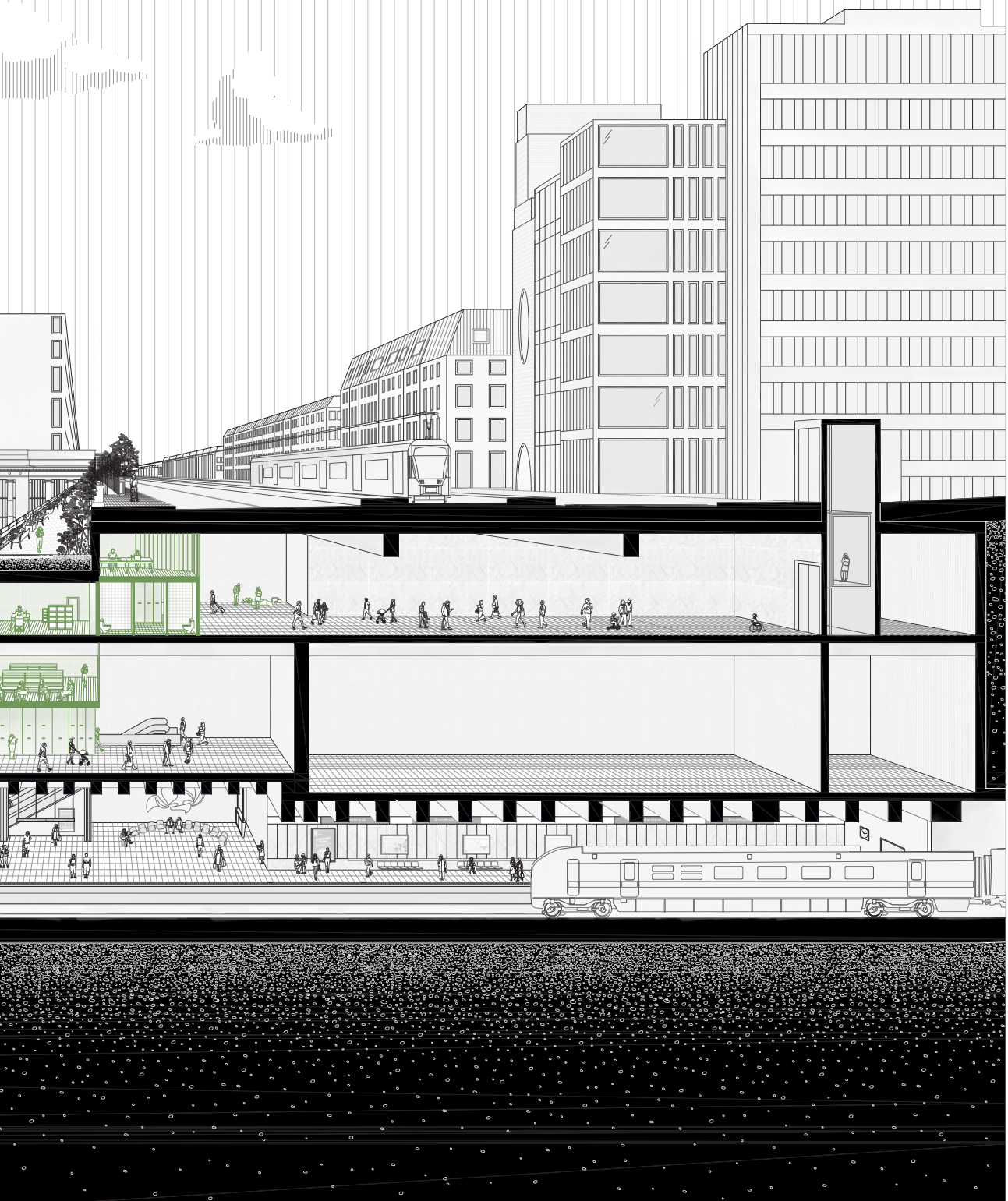
La station Botanique : Hub d'hospitalité (Source : Auteure)

La fonction de distribution des repas est disposée en longueur, sa paroi en accordéon s'adapte à l'espace et permet de conserver le nouvel accès à la station accessible en dehors des heures d'ouvertures. Cet accès direct permet également aux personnes sans-chez-soi de manger en plein air dans le parc Botanique, leur redonnant un semblant d'humanité. Le point d'eau potable est situé juste à côté et est, quant à lui, toujours disponible.

L'étage inférieur du projet, correspond au -2 de la station et accueille les fonctions de douche. Les casiers et la circulation verticale permettent de générer de l'intimité entre les lieux de passage et de soins. Deux accès pour le même espace sont également d'application ainsi que la présence d'un sas d'accueil. Les salles d'eau permettant de mettre au sec ses affaires personnelles et de garantir l'accessibilité à tout usager.

Ces aménagements ont permis de répondre aux enjeux de la lumière naturelle, du flux de circulation, de la robustesse des matériaux, de l'accessibilité à tous les usagers, en tirant parti des initiatives déjà existantes.





Ville, Station, Hospitalité (Source : Auteure)

VII. CONCLUSION

Bruxelles fait face à une augmentation du nombre de personnes sans-chez-soi sans précédent. De plus, l'espace urbain se veut de plus en plus hostile à leur égard. Les espaces publics qu'il leur est possible d'investir dans le temps et sans valeur marchande se font rares et les stations de métro deviennent l'espace public propice au refuge. Les modes d'habiter des personnes sans-chez-soi dans ces espaces souterrains sont divers et peuvent parfois s'avérer dangereux pour elles. Hormis offrir un toit et des espaces quelque peu chauffés, ces stations de métro n'offrent aucun service supplémentaire aux personnes sans-chez-soi et au public en général. Différentes associations tentent déjà de mettre en place des actions ayant pour objectif de venir en aide à ce public vulnérabilisé et de faire évoluer leur situation psychosociale.

La recherche a contribué à mettre en avant le potentiel des stations de métro. Celui-ci a pour vocation de créer du lien entre tous les usagers afin de faire évoluer la situation psychosociale des personnes sans-chez-soi et à offrir des fonctions à l'ensemble du public. En effet, les stations possèdent d'ores et déjà de nombreuses caractéristiques qui faciliteraient, par exemple, la mise en place de toilettes publiques en leur sein, service indispensable au fonctionnement de la ville hospitalière et que la Ville de Bruxelles peine à mettre en place. Dans le futur, il serait intéressant de réfléchir à de nouvelles fonctions à implémenter dans la station, en s'adaptant au contexte, initiatives existantes, etc., enrichissant par la même occasion tout le réseau de transport.

Cette étude n'a pas comme ambition de mettre fin au sans-chez-soirisme, la solution se trouvant plus dans un changement radical des pratiques et des politiques liées au logement. Le travail aurait également pu prendre une autre dimension si des échanges qualitatifs avaient été possibles avec la société de transport STIB.

En conclusion, si les stations de métro ne sont aujourd'hui utilisées que pour leur fonction de transit, ce travail aura démontré leur potentiel à devenir plus, à devenir des Métro-pôle d'hospitalité.

VIII ANNEXES

LA MARCHE EXPLORATOIRE

Tentative 1 – 15 km de marche

Le 14 aout 2025

Lors de cette première tentative, la pratique de la promenade diagnostique étant encore nouvelle pour moi, j'ai décidé de ne pas programmer d'itinéraire et d'explorer les rues afin de me familiariser avec la pratique. Suite à une discussion avec mes professeurs, il m'avait été proposé d'explorer des quartiers à mixité sociale forcée comme le quartier de Mérode. J'ai donc décidé de commencer par ce secteur, en allant de Montgomery jusqu'au parc du Cinquantenaire. Sur le moment je n'y ai pas trouvé tant d'éléments d'architecture hostile. Je me suis ensuite dirigée vers le centre-ville, en marchant de la Gare Centrale vers la Gare du Nord où plusieurs éléments d'architecture hostile ont été décelés. Pour le dernier parcours, je me suis dirigée vers le quartier des Marolles, soumis à un processus de gentrification, jusqu'à la Gare du Midi. Cet itinéraire s'est révélé être également très intéressant. Le tracé des parcours réalisés a été fait après coup, ce qui m'a permis de remarquer que je n'étais pas partie assez loin dans mes visites. C'est donc le premier point à améliorer, la programmation au préalable de l'itinéraire. Après observation des premières données et de la carte, le quartier des Quais semble être une option intéressante pour une prochaine promenade. Celui-ci est délimité par le boulevard Émile Jacqmain, le boulevard d'Anvers, le canal Bruxelles-Charleroi, la rue de la Forêt d'Houthulst et la place Sainte-Catherine.

Tentative 2 – 11 km de marche

Le 17 aout 2025

Cette fois-ci, l'itinéraire est programmé et chaque rue est parcourue dans les deux sens. C'est l'ensemble du quartier des Quais qui a été parcouru. Cette promenade n'a pas seulement permis de repérer des dispositifs d'architecture hostile, mais également des lieux d'architecture plus inclusifs, comme la plaine de jeux Quai à la Houille qui a fait partie du contrat de quartier « Les Quais » et a ensuite été totalement repensée en 2024. Cette place fait appel à de nombreux dispositifs permettant à tout public d'y trouver sa place : fontaines, grandes tables de pique-nique ou ping-pong, plaine de jeux, bancs droits avec dossier, végétation, etc. Elle ne se situe qu'à une dizaine de mètres de la berme centrale située rue du

Commerce, mais l'ambiance et les usages y sont totalement différents, reflétant l'impact qu'elle peut avoir sur un quartier.

Balade accompagnée

Le 6 février 2026

J'ai participé à une marche exploratoire dans le quartier Midi, organisée par Stripping Architect. Celle-ci avait pour objectif d'analyser le tissu urbain et de mettre en avant la gentrification et le design hostile présents dans le quartier. Le guide et architecte Filip a débuté la marche par une analyse historique du site. La Gare du Midi avait été démolie dans les années 50 afin de laisser place à une gare plus moderne, augmentant sa capacité et la connectant à la gare du Nord. Cette nouvelle gare a donc offert une solution pour un public extérieur au quartier ne faisant que voyager, alors que les habitants ont vu leurs logements se faire démolir. On parle de « Top-Down Architecture ». Dans les années 60, c'est la connectivité et la fonctionnalité qui priment sur la sphère sociale. Et, après une compétition entre la Gare du Nord et la Gare du Midi, c'est la dernière qui deviendra le futur « business centre ». La balade se poursuit et le sujet de la « real estate speculation » a également été abordé. Filip nous a également expliqué les tensions entre l'État belge et la compagnie de chemin de fer belge, qui ont tous deux voulu acquérir le plus de terrain autour du quartier afin d'y construire des hôtels, bureaux, magasins, restaurants, etc., sans jamais construire de logement, et encore moins de logement abordable. La nuit, ces espaces se vident de toute activité sociale, attirant ainsi un public vulnérable.

Buisness Hub → aucune occupation sociale → public vulnérable → mise en place du design hostile

Après cette analyse du contexte, nous avons été amenés à découvrir des dispositifs de design hostile. À commencer par les façades : sans épaisseur ou plis, elles sont aveugles, ne communiquant pas avec le public. Pour nous expliquer le design hostile, l'architecte nous fit une comparaison avec une fourchette, l'ustensile peut être très utile mais aussi dangereux, une fourchette dans une cuisine n'est pas une fourchette dans une cellule de prison ou dans les mains d'un bébé. Il faut donc s'interroger sur le contexte et la perception personnelle. Nous avons ensuite fait l'analyse de deux placettes, situées en face de deux buildings, le South Center Titanium et le Park Inn Radisson. Celles-ci sont de forme carrée et surélevées du sol, le parterre de pelouse est entouré d'une grille basse. Tout autour de cette place, on retrouve des blocs individuels en béton servant d'assise. Des caméras surveillent la place en continu, celle-ci n'est

pas accueillante, il faut s'asseoir sur les bords et le grillage donne l'impression de ne pas pouvoir accéder à la pelouse, qui ne sert que de décoration. De part et d'autre de l'avenue Fonsny nous retrouvons d'immenses bâtiments, cette situation se définit comme un « urban canyon ». Le bruit y est multiplié par l'écho, des tunnels venteux se créent, les bâtiments créent de fortes ombres portantes et n'offrent aucun refuge contre la pluie. Dans ce contexte, il est naturel que toute personne trouve refuge sous ou dans la Gare du Midi. Dans un endroit au sec, en sécurité par rapport aux grands espaces ouverts, c'est l'instinct de survie qui prime.

Nous entrons ensuite dans la gare. Point positif : à l'inverse des grandes gares européennes, il n'y a pas de portique de contrôle, l'intérieur de la gare est envisagé comme la prolongation de la ville. On y trouve tout de même des dispositifs de design hostile, des bancs à accoudoirs ou une petite construction en forme d'île, surmontée d'assises individuelles. La différence, nous fera remarquer le guide, c'est qu'un banc est conçu par une entreprise, on peut en retrouver les concepteurs, les plans, l'historique, le contexte d'usage, etc. L'île de l'hostilité, comme je l'ai surnommée, a été créée à la demande de la SNCB, on ne peut retrouver aucune information associée et donc connaître les intentions de conception. Le long des escaliers, nous retrouvons également des panneaux « défense de s'asseoir ». Celui-ci est situé juste en face de l'île, un lieu où il est impossible de disposer de son corps comme on le souhaite, sur les escaliers, on peut s'asseoir plus librement, s'adosser, se coucher, etc. C'est aussi un ordre silencieux, qu'il est impossible de réfuter. Aux sorties, nous retrouvons des rangées de poteaux métalliques aux diamètres importants. Ils donnent l'impression de garder la gare, de la défendre. Filip n'aime pas le terme « architecture défensive » qui donne l'impression qu'elle est légitime et qu'elle met en sécurité, or ce n'est pas le cas, ça reste de l'architecture hostile. Nous marchons ensuite sous le pont, où les façades sont aveugles, avec des petites ouvertures rappelant celles des bunkers. Pourtant, il aurait été possible d'augmenter la hauteur sous plafond et de créer une connexion entre le tunnel et la gare, de faire appel au social control ; permettant de rendre l'espace plus sécurisé. Nous rentrons à nouveau dans la gare pour parler des toilettes, celles-ci étaient autrefois publiques et gratuites. Elles appartiennent aujourd'hui à une entreprise privée flamande, qui comme toute entreprise fonctionne avec un business plan. Vous recevrez un coupon de quelques dizaines de centimes à utiliser dans les magasins adjacents lorsque vous allez aux toilettes. Les clients des restaurants de la gare, et même ceux qui y travaillent doivent donc se rendre dans ces toilettes et payer pour y rentrer. On paye pour aller au restaurant, ensuite, on paye pour évacuer

ce que l'on vient d'ingérer et ensuite, on s'achète à nouveau quelque chose avec le coupon et ainsi de suite. Sans parler de l'accessibilité, en y restant trois minutes, une personne âgée et son déambulateur a opéré un demi-tour à la vue des portiques d'entrée. Finalement, nous nous sommes dirigés vers les portiques de contrôle. Filip les trouve totalement absurdes. D'autres solutions existent et qui marchent très bien dans d'autres grandes villes. Ceux-ci ne font que rendre la vie des gens plus compliquée.

Pour conclure, l'architecte nous a rappelé de toujours se questionner sur le contexte, l'intention et le pattern. À la fin de la marche, j'ai demandé à Filip qu'elle serait sa définition de l'architecture hostile :

“Generally, in the public discourse when we talk about hostile architecture, the major mental image is the separation handbars between benches. We want to extend that definition, in our point of view, hostile architecture is any kind of architecture, urban environment, space, that makes you uncomfortable, unwelcomed, scared, endangered in the physical or even mental level and whenever that kind of environment is shared by the dominant classes or the powerful people targeting the less powerful that is hostile architecture.

“We All Made That, As A Society We Created Homelessness” Stripping Architects.

LE TRAVAIL DE RUE

La Croix-Rouge

Le 9 janvier 2026

C'était un soir de janvier et les températures négatives se faisaient ressentir. J'avais rendez-vous à la Croix-Rouge d'Auderghem à dix-huit heures. Une fois arrivée, je fus accueillie par Louis, Céline et Michael, la personne de contact. Avant de partir, la fondatrice de l'asbl Auderghem en couleurs se présente dans le local, et nous l'aidons à charger plusieurs caisses de fruits et légumes dans sa voiture qu'elle redistribuera plus tard. Dans la cuisine, deux femmes âgées viennent de terminer la préparation de tartines qui seront ensuite distribuées. J'apprendrai plus tard que les personnes sans-chez-soi apprécient beaucoup plus les sandwiches faits maison que ceux faits industriellement. Nous sommes ensuite équipés d'une veste de la Croix-Rouge fluorescente avant de prendre la route dans la camionnette chargée de nourriture, de vêtements et de produits d'hygiène. Ils m'informent également qu'il faut toujours être en binôme lorsque nous sommes en interaction avec les personnes. Nous avons commencé notre parcours par la station X, où nous sommes allés à la rencontre d'une personne sans abris installée à son entrée.

Il était accompagné de son chien et d'un ami qui n'était pas là. Nous lui avons proposé un café et des sacs de nourriture. Ceux-ci étaient préparés à l'avance par nos soins et étaient composés d'une variété de produits : sandwiches, salades, collations, desserts, fruits, yaourts, etc. Il avait également besoin d'un pantalon, d'une grosse veste et d'une couverture supplémentaire. Au moment de la distribution, une autre personne sans abris, que mes collègues connaissent bien, s'énerve et crie : « Pourquoi vous vous occupez des fainéants ? Moi, je vais les faire dégager par la violence ». Michel m'informa qu'il était d'habitude très gentil et calme, mais que là, il devait être dans un bad trip. Après cela, nous nous sommes rendus au parking du carrefour, situé à côté de la station. Nous y avons rencontré trois hommes qui dormaient normalement à onze dans le parking d'en face, mais qui avaient été chassés par la police le matin même. Nous donnons à chacun une soupe et leur visage s'adoucit au contact de la chaleur. Ils demandent des paires de chaussettes, un gel douche et une couverture. Ensuite, nous continuons notre chemin vers la station X. Entre temps, nous nous arrêtons pour un homme installé à l'abri derrière des arbres, dans une tente montée sur des palettes. Il nous raconte un peu son quotidien, qu'il reçoit de l'aide des habitants

du quartier et que chaque matin le propriétaire de la salle d'escalade vient voir s'il va bien, qu'il refuse toujours les dons d'argent parce qu'il n'en a pas besoin. Nous sommes ensuite partis à la station X. Michel savait que des personnes y trouvaient refuge le soir, car elles l'avaient contacté sur WhatsApp en lui disant de quoi elles avaient besoin. Mais une fois sur place nous n'y avons trouvé personne, nous y avons tout de même déposé ce qui avait été demandé. Nous avons ensuite pris la route vers un commerce. Nous y rencontrons deux hommes, le premier est âgé et s'appelle Paul et il vient souvent mendier devant le magasin, il touche de l'argent de l'état lui permettant de louer une chambre et de ne pas dormir à la rue, mais il a quand même besoin d'aide pour se nourrir, s'habiller, etc. Nous lui avons donné une soupe et des produits alimentaires. Le deuxième homme était jeune et connu de Michel. Il avait l'apparence de monsieur tout le monde, mais boitait légèrement. Il nous a demandé une paire de chaussures, car les siennes étaient déchirées et celles qu'il avait trouvées pour les remplacer étaient plusieurs tailles trop petites, l'empêchant de marcher. Malheureusement, nous n'avions pas de chaussure à lui offrir. Il a pris un café et un sac de nourriture avant de s'en aller péniblement. Le prochain arrêt était la place Flagey. Là-bas, nous avons croisé plusieurs personnes, trois dans la banque Belfius, dont un homme qui dormait et à qui nous avons déposé un sac de nourriture. Les deux autres personnes étaient une femme et un homme, Céline m'indiqua de faire attention, car celui-ci était en train de se droguer. Nous leur avons parlé quelques minutes, l'homme avait la volonté de se soigner et ma collègue lui a indiqué l'adresse d'un centre de désintoxication. Nous leur avons aussi donné des chaussettes, une soupe et un sac de nourriture chacun. Deux autres hommes sont arrivés devant la camionnette et ont demandé des vêtements (veste, jogging et écharpe), et de la nourriture. L'un d'entre eux n'avait plus de main et j'ai dû troquer le sachet de nourriture contre un sac pour qu'il puisse le porter. Nous nous sommes par la suite, dirigé vers les Marolles, sur le chemin nous avons croisé plusieurs personnes endormies ou ne voulant pas être dérangées, nous leurs avons juste déposé un sac de nourriture avant de repartir. À notre prochain arrêt, deux hommes sont venus à nous. Nous leur avons donné, à chacun, un sac de nourriture. À un arrêt de bus, Michel s'arrête pour une dame surnommée Mme M et qui aime discuter, l'arrêt de bus était devenu son refuge durant la nuit. Nous lui avons pris un sac de nourriture avec un café et une soupe. Un jeune homme est également arrivé et il reçut la même chose. Peu après, nous sommes arrivés à X. Non loin se trouvait une maison d'accueil et le point de rendez-vous avec la Croix-Rouge était bien connu, une trentaine de personnes sont venues nous visiter. Des étudiants ont aussi récupéré des sacs de nourritures. Une dame est

aussi arrivée, elle connaissait l'équipe et d'autres personnes. Nous lui avons donné des produits d'hygiène, de la nourriture, des écharpes et bonnets, ainsi que deux paquets cadeau qu'elle allait offrir à ses enfants dont un était à l'hôpital, elle était très contente.

Il restait encore de la nourriture dans la camionnette et nous avons donné une grande partie à la maison d'accueil. L'autre partie a été gardée et distribuée dans les stations X et X, où plusieurs personnes avaient également trouvé refuge. Une fois la maraude finie, l'équipe est retournée au point de départ, pour rentrer chez soi.

Diogenes

Le 9 février 2026

Le travail s'est déroulé en deux parties. Tout d'abord une discussion avec Elise et Claire, travailleuses sociales chez Diogenes qui m'ont partagé leurs expériences. En second temps, un travail de rue accompagné et réalisé dans différentes stations situées sur la petite ceinture de Bruxelles.

Partie 1 :

Elise : À Diogenes, il y a l'équipe Métrolien qui existe depuis presque quinze ans et qui part du constat, justement un peu dans l'idée de ce que tu veux essayer de faire, que quand tu travailles dans des espaces qui sont semi-publics, comme les stations de métro, il y a beaucoup de choses qui existent autour et qui peuvent être des outils et aider dans l'accompagnement des personnes. Nous, on est travailleurs sociaux, mais on ne peut pas passer tous les jours, toute la journée dans une même station. Nos collègues se sont rendu compte pour l'accompagnement de certaines personnes, que mobiliser un commerçant pour lui demander de garder une copie de carte d'identité par exemple, et bien ça instaurait un climat de confiance. Et permettait de faire avancer la situation psychosociale de la personne plus facilement. Donc ça part initialement de ça, que par exemple, le personnel d'entretien lui adresse la parole tous les jours, car ça se passe bien et qu'il lui donne par exemple du café, enfin voilà, juste des petites attentions. En fait, utiliser les gens qui ont une fonction dans la station, et les rallier en tant qu'humains et permet d'avoir vraiment des espaces où les personnes ne sont plus considérées comme causant un problème dans la station. Parce que malheureusement les personnes qu'on accompagne sont souvent considérées comme pouvant amener un sentiment d'insécurité. Et donc là, le fait de pouvoir travailler avec tout le contexte, ça faisait un peu parfois redescendre la tension dans les stations. Et donc initialement, le projet, c'est sur toutes les stations, enfin sur tout le réseau STIB de Bruxelles. Ça, c'était Métrolien.

Claire : D'ailleurs, il y a une étude qui date un peu, qui a été écrite et qui est sur le site et qui est assez intéressante, qui explique en détail des cas particuliers, avec des recommandations, etc.

Elise : Donc ça, c'est le constat initial, on était un peu sur tout le réseau bruxellois. Et puis, il y a quelques années, il y a eu une augmentation du nombre de personnes présentes en station, notamment des personnes consommatrices qui a été relevée par la STIB. Et celle-ci a alerté les autorités régionales qui ont demandé au secteur associatif de proposer un projet pour essayer d'améliorer le suivi des personnes dans ces stations. Et c'est de là qu'est né le projet Sublink, dans lequel Diogenes participe. Mais il n'y a pas que Diogenes. C'est un projet interinstitutionnel, donc avec plusieurs intervenants. Il y a l'équipe Cover et l'équipe Artha du projet Lama. L'équipe Cover, c'est vraiment de la veille sanitaire et de la réduction des risques. Et alors, il y avait Transit, qui est aussi spécialisé en réduction des risques. Donc ça, c'est vraiment plus sur les questions consommation de drogue, etc. Et nous, on travaille beaucoup avec des personnes qui sont en situation de non-recours à leurs droits, très éloignées du système, qui ont peu ou pas de liens avec la société. Donc l'idée, c'était d'avoir des compétences qui peuvent être mixées pour pouvoir proposer un accompagnement psycho-médicosocial plus global et qui réponde mieux aux besoins des personnes. Donc, il y a Transit, il y a Diogenes et il y avait les équipes mobiles du projet Lama. Dans une des deux équipes, il y a des médiateurs interculturels, qui parlent arabe et qui permettaient aussi de pouvoir toucher un public plus large que juste des personnes qui parlent ben français, anglais, etc. Chez Diogenes, on a aussi des médiateurs interculturels dans l'équipe qui parlent romain, rom et polonais. Ce qui permet d'avoir un vaste panel de langues et de cultures, pour pouvoir mieux entrer en contact et créer des relations avec ces personnes dont la langue maternelle n'est pas le français.

Insaf : Et du coup, le projet Lama, il n'existe plus ?

Elise : Le projet Lama, en fait, il existe encore. Ils ont trois ambulatoires. Donc ce sont des endroits qui peuvent accueillir des personnes qui ont des dépendances, surtout aux drogues, je pense, mais après, ça c'est peut-être à vérifier. Ils avaient plusieurs équipes mobiles et il y a une partie de leur équipe qui n'a plus de financement pour le moment, mais donc ils en ont encore deux sur trois qui sont financées. Pour le moment, elles sont encore dans le projet. Et donc c'est pour ça que je faisais la distinction entre Sublink et Métrolien, Métrolien, c'est vraiment pour toutes les stations STIB bruxelloises de la région, alors que Sublink, il y a une concentration qui est faite sur les douze stations dans lesquelles il y avait le plus de signalements et le plus de situations compliquées et

qui correspondent à la petite ceinture dont tu parlais. Il y a la station Mérode parce qu'à un moment donné, il y a eu beaucoup plus de personnes qui étaient de ce côté-là. Les stations du centre aussi, donc De Brouckère, Anneessens et Bourse, etc.

Claire : Moi, j'ai une question. L'idée, ça serait de faire une sorte de mobilier urbain dans les stations, c'est ça ou pas ?

Insaf : Non. L'idée ça serait de faire quelque chose qui est plus pérenne pour justement essayer de répondre à la problématique de l'éphémère aussi. En général on offre des solutions aux sans-abri qui vont être hyper éphémères et ça, c'est un problème parce qu'au final, la question, du sans-abrisme n'est pas une question d'urgence vu qu'elle a toujours existé.

Claire : Oui, c'est important aussi. Et la STIB, est-ce que tu as déjà eu des contacts avec eux ? Est-ce qu'ils sont ouverts à ce genre de collaboration ? Est-ce que tu as déjà parlé avec eux ?

Insaf : J'ai un rendez-vous mercredi avec Mme G. C'est la responsable de la section art et de l'architecture à la STIB. Donc c'est l'occasion pour moi de lui expliquer le projet. Mais donc la STIB, j'ai pas encore eu leur avis sur la question. J'ai parlé à des agents sur place, mais ça reste leur opinion personnelle et informelle et pas celle de la STIB.

Claire : Moi aussi je m'intéresse au métro par rapport à un projet de recherche. Et je trouve que c'est intéressant aussi de voir le métro et son contexte. Même si c'est l'intérieur du métro c'est l'endroit un peu clé, finalement les alentours ça peut aussi être quelque chose d'assez intéressant au cas où la STIB met des limites à ce niveau-là.

Insaf : Oui je suis d'accord. C'est pour ça que le but du projet aussi, c'est pas seulement de rester dans la station, en tout cas au niveau du projet architectural, parce qu'il y a des limites de ventilation, de lumière, etc. Et le but, c'est aussi à un moment de sortir du souterrain pour aller vers la ville, vers l'extérieur

Elise : Oui, ce qui est un peu le but du projet Sublink. L'idée, c'est pas que les gens disparaissent de la station en deux secondes parce que la sécurité passe. C'était aussi d'essayer de créer du lien avec tout ce qui existe autour de la station, pour permettre une intégration plus durable des personnes. C'est essayer de vraiment créer tout ce lien avec le contexte de la station, de tissé plein de contacts

à l'extérieur, pour qu'ils prennent des habitudes et qu'ils créent du réseau aussi en dehors des stations.

Insaf : Oui, parce que par exemple, comme on en discutait tout à l'heure, c'est plus facile de faire un lien avec un nettoyeur qu'un usager qui utilise la station seulement pour voyager. Donc, je pense que la question, elle réside aussi dans cet aspect-là, de créer du lien avec les acteurs aussi.

Claire : Mais tu mets le doigt sur quelque chose de clé. Les usagers et les plaintes des usagers du métro, ça a un énorme impact. Je pense à certains agents qui essayent de faire des suggestions pour mettre des choses en place dans les stations mais qu'il y a beaucoup de plaintes, ce qui freine énormément. En tout cas, la question des conflits d'usage du métro je pense que c'est quelque chose de central. Pour certaines personnes, c'est un lieu de vie et pour d'autres un lieu de passage.

Elise : Oui et en même temps du coup, comme tu disais, c'est difficile pour les agents de zone qui sont entre les gens qui se plaignent de la présence des personnes et entre ceux qui disent qu'il faut les aider les personnes. On a beaucoup parlé avec ces agents de zone pour mieux comprendre qu'elles étaient les réalités de chacun et voir comment mieux travailler ensemble. Et c'était effectivement le constat qui était partagé par tous et toutes. Tu peux avoir des citoyens qui disent : mais en fait, c'est pas possible dans une station de métro, et à l'inverse, quand tu ne fais pas grand-chose, d'autres qui disent : comment c'est possible de les traiter comme ça ? Donc la situation est très dure.

Claire : En sachant que beaucoup des personnes qui sont en rue sont aussi des usagers du métro. Ça, c'est aussi quelque chose que pendant nos formations on doit rappeler. Il y a souvent une distinction qui est faite entre la personne qui semble être un peu en rue et la personne qui ne l'est pas. Et nous aussi on peut distribuer des tickets de transports via la STIB. C'est grâce au fait qu'il y ait eu Sublink. [...] Et toi, tu dirais que dans les suivis que t'as dans le métro...

Elise : J'ai beaucoup de mal à avoir des suivis dans le métro, parce qu'il y a beaucoup de turnover. En fait, c'est pour ça que je disais qu'il y avait pas de côté fixe au travail qu'on fait, parce qu'on est très fort dépendant de comment ça va se passer entre les personnes sans abri dans la station, comment ça va se passer avec la sécurité, avec la police, avec les gens qui sont dans la station au quotidien. Il y a beaucoup de mobilité des personnes qu'on accompagne, il y a quelques personnes un peu fixes dans certaines stations, et d'autres stations dans lesquelles il y a tout le temps du changement et t'auras beau passer à 14h tous les jours, tu

vois pas automatiquement les mêmes personnes à chaque endroit. Donc j'en ai quelques-unes du côté de Mérode. Là, c'est assez fixe et c'est les mêmes personnes. Du côté d'Anneessens, il y a un peu une stabilité ces dernières semaines entre les personnes qui sont là, mais il faut passer au moment où les personnes ne dorment pas, etc.

Claire : Et comment t'expliquerais ça, par exemple, que Mérode, c'est différent des autres ?

Elise : Moi j'imagine que la manière dont la présence est vécue par les citoyens joue un rôle. Parce qu'il y a deux ans, il y a eu beaucoup de personnes qui étaient présentes parce qu'il y a eu des points de vente de drogue autour de Mérode. Donc ça a fait shifter beaucoup de personnes qui étaient avant dans d'autres stations desquelles ils se faisaient dégager. Donc ils se faisaient dégager de Porte de Hal parce qu'il y avait beaucoup de passages de la police tous les jours avec les chiens. Donc les gens ont bougé un peu partout sur le réseau et notamment du côté de Mérode à ce moment-là. C'est le seul moment où il y a eu un peu plus de tension parce qu'il y avait vraiment beaucoup de monde. Mais sinon, je sais pas, il y a aussi le fait que le public d'Etterbeek est aussi plus agréable.

Claire : En tout cas, moi, j'y vais pas mal à Mérode ces jours-ci pour le monsieur qui a des problèmes de mobilité, qui ne peut littéralement pas quitter le métro. Du coup, en y allant, j'ai commencé à croiser d'autres personnes. Et effectivement, j'ai remarqué qu'ils disent toujours coucou aux passants : Ah, salut, ça va ? Il y a un ado qui donne un Kinder Bueno. Enfin, vraiment, ils se connaissent bien quoi. Et j'ai pas vu ça dans d'autres stations. J'étais même surprise l'autre jour parce que je me disais : il doit péter un câble, le pauvre, il est tout le temps coincé là-bas, allez je vais lui proposer d'aller boire un café à l'extérieur. Il voulait pas. Il m'a dit : non non on peut aller là il y a le Paul. Donc on est allés au Paul et en fait, bon quand il en parle, il dit aussi que ça lui fait péter un câble le métro et qu'il en peut plus. Mais en même temps, il a ses habitudes dans le métro. Et je lui ai demandé depuis combien de temps il y était et c'était quand la dernière fois qu'il était sorti et ça faisait plusieurs semaines. Et donc du coup, il y a cette espèce de relation qui s'est installée avec cet espace.

Elise : Mais c'est l'un des rares endroits où il y a encore cet espace-là, où il y a l'aspect un peu historique de Métrolien. Genre le historiquement où c'est les mêmes personnes et où tu peux essayer de travailler des trucs avec tout ce qui entoure la personne et où il y a un peu ce côté petit village. Car chacun s'organise en fonction de la présence de l'autre, ce qui est beaucoup moins le cas dans d'autres stations dans lesquelles il y a soit juste du passage, soit pas d'interaction.

Par exemple, à Anneessens, il n'y a pas de vie autour, les gens peuvent rester là, mais ils vont devoir bouger pour avoir d'autres choses. Moi, je pense, qu'il y a une tolérance globale dans les stations variable en fonction de l'endroit et la station concernée. Comme pour cette personne-là, on a eu un signalement d'un citoyen qui nous avait écrit en mode « Tiens, est-ce que vous passez parfois du côté de Mérode ? Je m'inquiète pour quelqu'un, je ne sais pas s'il a un accompagnement ou autre. » en nous faisant un descriptif de la personne. Et ça, c'est déjà arrivé plusieurs fois pour Mérode, où c'est des citoyens qui nous contactent.

Claire : Et Anneessens, ça se justifie aussi par les alentours de la station de métro ?

Elise : Je ne sais pas, c'est une bonne question. Parce que, par exemple, l'année dernière, il n'y avait personne qui y dormait. Par contre, l'année d'avant c'était un gros lieu où les gens dormaient et où il y avait beaucoup de nourriture qui était donnée aux gens, ce qui n'est pas arrivé l'année passée vu qu'ils étaient pas là.

Claire : Après, il y a des stations comme Gare du Nord, où il y a une forte présence de gens un peu différents, mais là, de ce que j'ai compris, c'est un peu laissé à l'abandon par la STIB ? Quelque chose comme ça ?

Elise : Non, dans la station STIB, il y a personne. Il y a pas grand monde, c'est plus dans la gare et autour de la gare, mais dans la station STIB il y a très peu de personnes qui sont présentes.

Insaf : Il y a aussi une question qui m'intéresse, en cherchant j'ai vu que la STIB avait une section qui s'appelait Includo et qui s'occupe de la question sociale, etc. Est-ce que ce qu'elle participe aussi au projet Sublink ?

Elise : La STIB en tant qu'institution est présente dans le comité de pilotage du projet. C'est vraiment tout l'aspect réflexion stratégique, lié au fait qu'on travaille dans leur station et donc il faut que les actions sur le terrain correspondent à des choses qui soient autorisées par la STIB. On a un deuxième organe de discussion qui s'appelle plateforme de service, c'est un organe de réflexion sur les pratiques vraiment de terrain opérationnel. C'est composé de plein d'intervenants de différentes associations qui agissent sur différents territoires et qui permet de partager nos réalités de terrain, notamment de relayer des signalements par rapport à des personnes, relayer des inquiétudes, etc. Et où la STIB participe maintenant qu'elle a une équipe sociale. Et alors, Includo en elle-même, c'est une

équipe sociale qui existe depuis un an, créée par la STIB, et où l'idée c'est vraiment d'essayer d'être présent en station. Ils ont un bus via lequel les gens peuvent être déplacés vers un centre d'hébergement ou vers un hôpital, s'ils ont un rendez-vous, etc. Eux sont là pour faire de la création de liens et réorienter vers des équipes sociales. Parfois, ils réorientent vers nous, et donc, c'est déjà arrivé qu'une collègue de Diogenes aille dans les stations avec des personnes de l'équipe Includo, qui ont un bon lien avec quelqu'un et qui avaient finalement accepté de rencontrer une équipe sociale. Et là, la collègue peut commencer à créer un lien avec la personne et puis à l'accompagner dans ses démarches sociales, etc. Donc on fait du travail qui est très complémentaire, parce que nous, on est aussi présents en station mais on ne peut pas être aussi souvent présents qu'eux. Eux, ils sont présents sur le réseau 20h/24, 7j/ 7. Et par exemple, quand la personne est d'accord et qu'elle a un bon contact avec Includo, si elle a un rendez-vous le lundi à midi, et qu'on la voit le mercredi, on peut lui dire, est-ce que tu veux qu'on demande à Includo de te rappeler le rendez-vous? Et nous on peut transmettre à Includo le fait qu'il y a un rendez-vous le lundi. Et donc, eux, quand ils vont passer en station, s'ils voient la personne, ils vont lui dire, pour rappel : t'as rendez-vous à 14h avec cette personne pour aller au CPAS par exemple. Tout ça se fait toujours avec le consentement des personnes parce qu'on est tenu par le secret professionnel. Mais l'idée, c'est d'essayer de voir comment travailler ensemble pour qu'on puisse être un outil les uns pour les autres. Le travail social, c'est le travail de l'humain. Il peut y avoir des liens qui sont plus facilement créés avec certaines personnes. C'est aussi d'essayer de naviguer avec ça. Par exemple, la personne dont je te parlais, elle ne voulait absolument pas voir des travailleurs sociaux de base, vu qu'elle avait un bon lien avec l'équipe Includo, ils lui ont proposé un accompagnement et une collègue est venue. Finalement, maintenant, elle n'est plus dans les stations de métro et elle est suivie par trois associations qui font des choses différentes avec elle. Mais donc, elle qui ne voulait absolument pas être suivie par un travailleur social, elle a enfin une prise en charge et des gens qu'elle peut mobiliser si elle a besoin d'aide pour avancer dans des démarches. Donc, avec des personnes qui sont très loin du système de la société, le fait d'avoir différents intervenants qui peuvent amener des choses différentes, c'est vraiment utile. Notre travail est parfois perçu comme tout le monde fait la même chose alors qu'en fait on apporte des choses différentes. Toutes ces trajectoires d'amélioration et d'ouverture des droits pour les personnes peuvent être mises en place plus facilement. Donc ça, c'est très chouette de les avoir en soutien.

Insaf : C'est intéressant parce que j'avais lu aussi qu'il y avait différentes réactions psychologiques face au sans-abrisme, il y a des personnes qui ne vont pas vouloir d'aide sociale. Il y a des gens qui vont revendiquer le fait d'être sans-abri, il y en a qui demande d'avoir une aide, etc. Mais donc c'est intéressant de voir que le

travail de ces différentes associations permet aussi de changer les réactions psychologiques de ces personnes.

Claire : C'est marrant parce que parfois dans le travail social, si tu portes un uniforme, tu vas être associé avec un truc institutionnel.

Elise : Effectivement, la STIB nous a déjà demandé d'intervenir à des endroits où elle n'arrive pas à créer de lien avec une personne et elle pense que c'est peut être causé par leurs uniformes. Donc le fait de pouvoir travailler ensemble, en tout cas de collaborer et de essayer de faire au mieux, ça permet de débloquer certaines choses pour les personnes qu'on n'aurait pas eues si on était tout seul ou que eux n'auraient pas eues s'ils étaient tout seuls. Par exemple, on a une personne dans une station qui est en situation de handicap, mais on peut parfois essayer de mobiliser l'équipe Includo pour l'accompagner physiquement vers un endroit. Et au moins, on est sûr, vu que c'est une équipe sociale, que les personnes vont bien se comporter avec les personnes qu'on accompagne. Ce qui est parfois plus difficile avec des services de la société civile, les taxis, etc. La difficulté à laquelle on est parfois confrontées, c'est les comportements des personnes qui peuvent être très stigmatisants envers celles qu'on accompagne. Donc parfois, ça reste une aide de savoir que dans le réseau, il y a quelque chose qui existe et qui peut être mobilisé.

Claire : J'avais cru comprendre qu'au travers de Sublink, vous travaillez aussi avec les commerces aux alentours ?

Elise : Ouais, normalement. On l'a moins fait pour le moment, vu que les personnes sont très mobiles, et que c'est pas souvent les mêmes au même endroit avec un employé différent dans le commerce. Donc ça peut toujours être un outil à un moment donné si la personne a un bon contact avec un commerçant.

Claire : Et est-ce que les nuitées d'hôtel ça fait partie du travail Sublink ?

Elise : Oui, ça fait partie de Sublink. Il y a toute une partie du public qui n'a pas accès aux hébergements d'urgence parce qu'ils ne rentrent pas dans les conditions, parce qu'ils ont été exclus, parce qu'ils consomment trop ou qu'ils ne veulent pas aller dans les centres d'hébergement d'urgence. Et donc on a reçu du financement pour permettre de temps en temps, selon des critères très spécifiques, de pouvoir héberger des personnes quelques nuits à l'hôtel. Dans le but de pouvoir assurer des démarches derrière, par exemple, avant une hospitalisation. On l'a déjà fait avec des personnes qui ne doivent pas consommer

à partir de minuit, qui devaient se faire hospitaliser, et où l'hôtel permettait de s'assurer que la personne soit à l'abri, dorme et qu'on aille la chercher le matin pour aller à l'hôpital, où la personne était dans des conditions qui lui permettent d'arriver sobre, sans avoir bu d'eau, etc. Ou par exemple, quand il y a une entrée en hébergement et que tu veux que ça se passe le mieux possible, quelques jours à l'hôtel permettent à la personne d'arriver dans les meilleures conditions psychologiques. Parfois pour des cures de désintoxe aussi, on permet aux gens d'y aller quelques jours. Toujours dans la même idée d'arriver dans les meilleures conditions, pour maximiser les chances que ça se passe bien pour lui ou elle après.

Claire : est-ce que ces hôtels ont été choisis en fonction des destinations de métro ?

Elise : L'idée initiale était de pouvoir aller dans n'importe quel hôtel comme n'importe quel citoyen. En pratique, ça a posé des problèmes de paiement et tout ça, parce qu'il fallait qu'il y ait une carte de paiement qui soit partagée entre plein de travailleurs pour pouvoir payer la nuitée. Du coup, finalement, ça n'a plus été n'importe quel hôtel, ça a plutôt été des hôtels qui ont accepté de signer une convention avec Bruss'Help. Donc là, y a tout un processus qui a été mis en place où la facture est envoyée à Bruss'Help quand il y a de l'argent, parce qu'il n'y a pas toujours de l'argent. L'absence de repos peut impliquer de ne pas pouvoir être présent à certains rendez-vous, être déphasé au niveau des horaires, etc. Donc quand il y a des rendez-vous très importants, ou parfois même quand la personne a des pensées suicidaires très très fortes et que rien n'existe autour parce que tout est full, ça a pu être parfois un endroit de refuge pour que la personne puisse un tout petit peu bien dormir et récupérer, et se retrouver dans un meilleur état le lendemain.

Insaf : J'avais vu que Diogenes n'a pas recours à l'hébergement d'urgence mais vous redirigez quand même vers des centres d'accueil, des hôtels, etc.

Elise : Nous, on n'a pas d'hébergement d'urgence. Donc on est tributaire des partenaires et des places qui existent chez les partenaires. Mais du coup, si une personne veut aller au SAMU ou si une personne veut aller à la Croix-Rouge, on fait les démarches avec la personne pour qu'elle puisse essayer d'avoir une place. Ça fait partie de notre travail.

Claire : Et on n'a pas de logement non plus, parce que parfois, on peut penser ça en regardant le site, on a juste un petit bureau dans le centre de Bruxelles. Là où tu nous as retrouvées mais on n'est pas propriétaire. Et concernant le métro, je pense à cette fois où on avait fait une maraude toutes les deux et qu'on avait

croisé cette personne qui avait un logement mais qui avait du mal à y rester parce qu'il était confronté à plein de pensées hyper noires quand il était tout seul. Et qui passe donc énormément de temps dans le métro, là où il y avait ses cercles sociaux. Tu te souviens ?

Elise : Dans quelle station ?

Claire : Bourse.

Elise : Ah oui, il vivait une période un peu compliquée

Claire : Pour lui, c'était un peu un endroit clé, c'était pas l'endroit le plus sympa du monde, mais c'était le lieu où il savait qu'il allait retrouver des personnes et pas se sentir seul.

Elise : C'est important ce que tu dis, parce que c'est vrai que nous dans les chiffres on voit aussi qu'il y a aussi des gens qui ont un logement. Et parfois, les gens viennent dans les stations pas seulement pour y dormir ou mendier. Il y a vraiment plein de raisons différentes. Par exemple là, il ne voulait pas associer son logement à cet état de santé mentale, de mal-être.

Claire : Il y a certaines personnes, que j'ai rencontrées dernièrement, je leur demandais où ils restaient et les gens me répondaient par un nom de station de métro. En fait, c'est des endroits, même si t'as pas de GSM, tu sais que à cet endroit-là, tu vas retrouver du monde, ça peut-être tes copains de rue, mais aussi les travailleurs sociaux qui vont passer, la personne qui fait le nettoyage que tu connais bien, etc. C'est des points stratégiques, malgré les complications et les limites ; ne pas pouvoir y rester à certains moments, etc. Sachant que récemment, il y a eu des déplacements. Il y avait des groupes qui apparemment étaient historiquement à certaines stations de métro et il y a eu l'article X du règlement de police qui stipule qu'un individu ou un groupe d'individus peut ne pas fréquenter un certain périmètre. Je pense que c'était surtout le cas pour Sainte-Catherine et peut-être pour Bourse et ça a vachement chamboulé leurs habitudes.

Elise : Mais donc ça, c'est pas dans les stations, c'est à l'extérieur de la station. C'est à l'extérieur mais où les gens pouvaient parfois se retrouver en station. Les groupes de Sainte-Catherine étaient beaucoup à l'extérieur donc la station était pas trop touchée. Mais à Bourse, les gens étaient à l'extérieur et à l'intérieur de la station. Et le règlement bruxellois, au niveau de la police, peut décider d'interdire le territoire à quelqu'un pendant une période déterminée. Ça rejoint un peu ce

qu'on disait tout à l'heure avec les passages de la police, les passages de la sécurité, etc., qui font partie de notre travail. Parfois on se balade pour essayer de retrouver les personnes qu'on a perdues de vue du fait de ces déplacements.

Insaf : Donc c'est en fait en même temps aller dans les stations pour rencontrer de nouvelles personnes, mais aussi aller à la rencontre de personnes précises. Ce n'est pas toujours suivre la station, mais c'est aussi suivre la personne sur le réseau ?

Elise : Oui, on fait un travail qui est effectivement tant territorial que personnel. Dans le cadre, il y a effectivement la station de référence parce que c'est un peu notre zone de travail. Mais à partir du moment où on commence à suivre une personne, on va pas la lâcher parce qu'elle est plus dans la station. Là, en l'occurrence, la personne dont je parlais tout à l'heure avec qui on a eu des contacts, était tout le temps en station, maintenant, elle n'y va plus. Mais ça reste quelqu'un qui est suivi par Diogenes. Elle a créé sa vie en dehors de la station et elle n'a plus besoin de cet endroit refuge. Tu commences ton travail lié à la station, puis tu vas rencontrer des gens et tu vas bouger en fonction des personnes. Il y a des personnes que tu rencontres d'un côté et puis, à un moment donné, tu vas les retrouver au fin fond de Anderlecht, à Saint-Guidon, etc. C'est lié à des raisons extérieures ou des disputes entre eux, ça arrive aussi. Un grand exemple, l'année passée, il y avait vraiment un gros point de concentration du côté de Porte de Namur. Il y a eu beaucoup de passages de la police, ils étaient là à des moments fixes, ce qui faisait que les gens restaient moins durablement dans la station. Il a fallu une circonstance tragique entre eux pour que finalement, plus personne ne soit à Porte de Namur. Mais entre-temps, il y a eu six mois de travail des forces de l'ordre à essayer d'être présents aux heures des pointes. Et au final, ça a eu un peu d'impact parce qu'il y avait moins de gens. Et puis après, il y a eu une grosse bagarre entre deux personnes et là, tout le monde a déserté la station, ils se sont éparpillés. Alors qu'à la base, il y avait le groupe de Porte de Namur qui avait mis quelques mois à se constituer et avec qui Diogenes avait un peu des habitudes. Et puis hop, tout d'un coup, bam plus personne. Après il y a eu une partie du travail qui a consisté à essayer de trouver où les personnes étaient, il y a encore des gens que j'ai toujours pas recroisés alors que je les voyais une fois par semaine.

Claire : Ah oui quand tu changes de périmètre, c'est radical quand même.

Insaf : Et ces personnes qui sont parties de la station Porte de Namur, elles ont été dans des stations qui étaient encore proches ?

Elise : Pas spécialement, il y a des gens qui sont partis à Ribaucourt. Il y a quelqu'un que j'ai vu il y a pas longtemps qui était à Mérode, donc pas juste à côté non plus. Et puis il y a plein de gens qui ne sont plus spécialement retournés en station, qui ont fait un peu d'autres choses, qui sont restés plus en squat, etc. Le groupe a explosé donc j'imagine que des personnes ont créé des nouvelles choses avec d'autres personnes à d'autres endroits.

Insaf : Est-ce que ça vous arrive quand vous prenez le métro, mais que vous ne travaillez pas, que les personnes vous reconnaissent et viennent vers vous ?

Elise : Oui souvent les gens comprennent aussi que c'est le soir ou autre. Généralement, tu dis bonjour de loin ou tu parles un peu. Si t'es accompagné, les personnes non plus sont pas spécialement enclines à parler. Ça dépend de la personne aussi.

Claire : Oui ça dépend et on ne croise pas forcément toutes les personnes avec qui on travaille dans les stations de métro. Je pense à une dame qui, elle, évite le métro. Dès qu'il y a du monde, c'est terrifiant et notamment où il y a d'autres personnes qui peuvent potentiellement avoir des gros soucis de santé mentale. Et il y en a quelques-uns qui utilisent juste le métro comme moyen de transport et qui vont après dans les alentours, genre Porte de Hal. Il y a une personne qui s'est appropriée, par défaut, le métro parce qu'il a des gros problèmes de mobilité et qu'en fait, il n'a pas vraiment le choix.

Insaf : J'avais discuté avec des employés des sociétés de nettoyage qui m'ont dit que certaines personnes habitaient les sous-quais du métro.

Elise : Oui, c'est aussi pour ça que je crois qu'ils ne veulent pas spécialement te donner les documents, parce qu'en fait je crois que tu pourrais faire une ville avec les stations de métro en dessous. Il y a des stations qui sont tellement grandes, il y a tellement de locaux qui existent. Et en gros, ils ont souvent des problèmes de personnes qui squattent, qui trouvent des petits locaux et qui vont y dormir. Ça arrive souvent. Il y a les gens qui vivent dans ces sous-quais et puis il y a des personnes qui voyagent en intra stations, qui suivent la ligne de métro à l'intérieur.

Claire : Au même niveau où passe le métro ? C'est super dangereux,

Elise : Oui, il y a souvent des métros arrêtés ou des trams arrêtés, liés au fait qu'il y a des personnes qui sont sur le côté.

Insaf : Et ça vous pensez que c'est lié au côté psychologique ? Que les gens ne veulent pas se retrouver à l'extérieur ou c'est autre chose ?

Elise : Je ne sais pas, je crois que c'est peut-être vu comme étant plus facile. C'est une bonne question. Les portiques, les gens savent comment passer les portiques, s'ils veulent ne pas payer. Je ne crois pas que ce soit une question de payer. Je crois que c'est juste une question de temps, ça va me prendre plus de temps de remonter, de partir ailleurs ou d'attendre le métro. Parce qu'en fait, ils pourraient attendre le métro aussi et descendre au prochain arrêt. Ou peut-être qu'ils veulent aller à un endroit situé entre les deux arrêts, je ne sais pas.

Insaf : Et vous chez Diogenes, vous n'allez pas chercher après les personnes sans-abris en dessous des quais ?

Elise : Nous on ne peut pas, on n'a pas l'autorisation de la STIB pour aller dans ces endroits-là. On peut aller dans les endroits accessibles. Sur les bords des quais, tu as à chaque fois un petit panneau, et à partir de ce moment-là, il n'y a plus que le personnel autorisé de la STIB qui peut y aller. Je pense que même intra STIB, une partie des agents n'y a pas accès. Enfin, tu as besoin d'avoir une autorisation, parce qu'en fait, à partir d'un certain endroit, le voltage est différent. Donc, c'est beaucoup plus dangereux aussi pour le travailleur. Il y a eu un moment donné où il y avait beaucoup de gens qui étaient entre Hôtel des Monnaies et Porte de Hal. Il y avait un endroit dans la station qui n'était pas accessible au public, mais qui avait été utilisé par les personnes pendant deux mois, et qui était accessible par une sortie de secours. Et il y a eu la réflexion de comment aller les rencontrer, et puis finalement, il y a eu un grand nettoyage et elles ont dû changer d'endroit.

Claire : Ce qui m'interpelle avec le métro de Bruxelles c'est que, par exemple à Paris c'est un métro qui est très approprié. Il est très surveillé, mais il y a beaucoup d'appropriation informelle, par les sans-abri, les musiciens, des gens qui jouent aux jeux, etc. Donc je sais pas si c'est son contexte historique, mais c'est différent. Ici, c'est vrai qu'il y a beaucoup moins ça. Mais c'est peut-être une impression.

Elise : À un moment donné, à Mérode, il y avait un gars qui avait mis un grand jeu d'échecs. Et tu pouvais payer pour aller jouer aux échecs avec lui. Il a fait ça pendant quelques mois. Et là, tu as vraiment tout ce truc de lien social.

Claire : Oui c'est ça, et les gens se posent. Et moi, celui qui m'avait frappé, c'était au Mexique. C'était une ville en dessous de la ville. J'avais fait un travail de master, il y avait un wagon sur toutes les lignes de métro qui était approprié par des

hommes pour y avoir des rencontres amoureuses. C'était leur endroit pour se retrouver. Et dans une station de métro, il y avait plein de femmes qui vendaient leurs produits de beauté. Il y a peut-être plus une culture de l'informel donc ça s'est installé hyper facilement. Mais en fonction du contexte social, historique et politique d'une ville. Parce que je pense que la plupart des métros du monde sont des endroits hyper régulés, hyper surveillés. Tu vois, là, il y a Merold qui n'arrête pas de revenir. Je ne sais pas ce qui fait qu'à Mérode il y avait ces petites portes d'entrée où on pouvait jouer aux échecs.

Elise : A Mérode, ce qui s'est passé aussi c'est qu'au moment où il y a eu beaucoup de monde en station, ça a commencé à créer plus de tension avec les citoyens. Donc là, il y a quand même le shift. Le bourgmestre a dit qu'il recevait plus de plaintes. Donc lui, il a pris un arrêté qui est reproduit tous les 3 mois, qui dit que les personnes peuvent se trouver à un endroit spécifique de la station. La police ne va pas venir et la sécurité va être moins embêtante. Et donc, c'est à l'endroit près de la SNCB et à certains endroits près des commerces, mais pas sur les côtés. C'est pour ça qu'il y a toujours les gens qui se mettent contre le mur. Ce qui a posé question avec la STIB puisque elle n'autorise pas techniquement la présence dans la station.

Insaf : Est-ce que vous voyez une grande différence avec Montgomery alors qu'elle est juste à côté ?

Elise : Oui, quand même. Mais j'arrive pas à expliquer pourquoi. Si ce n'est la géographie de la station.

Insaf : C'est peut-être dû au fait que c'est aussi une station SNCB aussi alors et pas que STIB ?

Elise : Du coup, ça, c'est un des espaces de tolérance. Les gens peuvent être de ce côté-là. Par contre, à un moment donné on a des personnes qu'on suivait qui ont commencé à emmagasiner beaucoup d'affaires. Au début, ça ne posait pas de problème, et puis on a eu des réunions sur le fait qu'ils avaient beaucoup d'affaires. Et puis, finalement, la seule entité qui n'était pas là, c'était Sécurail et c'est elle qui les a mis dehors. A Montgomery il y a moins de stabilité je dirais.

Claire : Et Bruxelles, c'est une petite capitale, et tout est concentré.

Elise : Historiquement il y avait beaucoup de monde sur la petite ceinture. Et puis, il y a eu toutes les actions d'abord à Gare du Midi en été 2023, ce qui a fait

que ça a déplacé beaucoup de gens à Port de Hal. Et puis du coup, hiver 2023, début 2024, y a eu vraiment beaucoup trop de gens à Port de Hal. Et là, il y a eu beaucoup d'actions policière, ce qui a fait qu'il y a eu beaucoup de gens qui sont bougés de Port de Hal vers d'autres endroits, notamment Mérode. Et puis, l'hiver passé, ça a migré vers Porte de Namur. Et l'été, il y avait eu beaucoup de passages du côté de Ribaucourt. Et puis elles se sont déplacées vers Anderlecht, vers la fin de la ligne 5. Donc Saint-Guidon, Aumale, Veeweyde, etc. jusqu'à Erasme. Et donc maintenant, j'ai l'impression qu'il y a plus de monde un peu partout. Pour le moment, cet hiver, il n'y a pas un endroit de concentration. Il y a de nouveau du monde à Porte de Hal, il y a de nouveau du monde à d'autres endroits, mais c'est moins cristallisé que les autres hivers, je pense.

Partie 2 :

Pour des raisons de secret professionnel et de consentement des personnes rencontrées, il n'est pas possible de retranscrire l'entièreté des conversations.

Claire : [...] Donc peut-être que pour toi, ça pourrait aussi être intéressant, mais c'est vrai que parler directement avec les personnes, c'est pas toujours facile.

Insaf : Oui et puis ça prend du temps de créer un lien.

Claire : Oui c'est un autre truc. Ce qui peut être intéressant par rapport au métro, c'est même quand tu marches en extérieur d'une station à une autre, de comprendre un peu les espaces qui les connectent aux différents niveaux.

Insaf : Je trouve cette question intéressante et elle est peut-être plus pertinente quand on est dans le centre où tu sens des liens plus fort entre les stations, comme ici (De Brouckère) et Bourse ou Rogier. Alors que peut-être quand on s'éloigne, il y a moins ces connexions.

Claire : Oui et c'est peut-être c'est plus piéton par ici.

Insaf : Oui c'est ça. Moi, j'avais commencé ma réflexion de recherche par les dispositifs d'architecture hostile. Je sais pas si vous voyez ce que c'est ? Ce sont aménagements et d'équipements qui sont rajoutés dans l'espace public pour empêcher certains publics d'y avoir accès.

Elise : Ah oui c'est comme, par exemple, quand tu prends un banc et que tu le coupes au milieu pour pas que les gens dorment dessus, qu'ils puissent juste s'y

asseoir. Un peu comme dans les stations. Du coup, ça, ça arrive souvent. Je sais pas si t'as déjà vu, mais par exemple, Trône, c'est une des dernières stations dans laquelle les bancs n'ont pas de séparateur et où tu peux voir des gens dormir sur le quai, sur un banc, plutôt que de les voir dormir sur le quai au sol. Il y a plein d'autres stations où tu les vois dormir sur le quai, au sol. Et là, juste au niveau de l'humanité, t'as quand même encore un mini truc de différent.

Insaf : Oui c'était vraiment la réflexion que je m'étais faite et qui m'a, dans le cheminement, amenée à travailler sur la question des stations de métro. Je me suis rendu compte que finalement, le public principalement visé par les dispositifs d'architecture hostile, est les sans-abris et que ça arrivait souvent justement dans les stations. C'est comme ça que la question est venue.

Elise : Les stations de métro, je trouve que c'est un microcosme très intéressant pour comprendre, même à l'extérieur, plus structurellement, qu'est-ce qui est à l'œuvre.

Claire : Même moi, je me suis posé la question à un moment si parfois la présence de chantiers, et mesures de développement urbains, même moindres, peuvent justifier des expulsions.

Elise : Ah ben oui. Initialement, dans le projet Sublink, t'avais la station Parc, parce qu'elle faisait partie de beaucoup de signalements. Et puis il y a eu des gros travaux dans la station. Et donc il n'y avait plus aucune tolérance pour la présence des personnes, peu importe si c'est dans le plan hiver ou pas. Et donc en gros, la tolérance durant l'hiver, c'est pour autant que la station ne soit pas en travaux. Donc techniquement, à Porte de Namur, quand il y a eu longtemps les travaux, les gens n'étaient pas censés pouvoir y rester, mais pour des questions de sécurité aussi. Il y a quand même quelqu'un qui était tombé dans un trou à Porte de Namur, alors que normalement la personne n'était pas censée être là. Donc ça implique quand même quelque chose au niveau de la santé et sécurité.

Elise : *Pointe un banc avec accoudoirs* Ah bah, tu vois ça, tu dois passer tes jambes dans le trou quoi.

Insaf : Oui et c'est pas parce qu'on rajoute un accoudoir sur un banc que le sans-abrisme va disparaître. La personne, elle va dormir en dessous du banc et ça enlève juste un certain confort au final pour cette personne.

Insaf : Et du coup-là, si vous voyez une personne sans-abri, vous allez à sa rencontre ?

Elise : Oui voilà, on voit si on la connaît ou pas. Et après chacun a un peu sa méthode d'approche. Moi, ça dépend des moments, parfois je vais pas automatiquement vers la personne. Je dis juste bonjour et je vois un peu si elle répond. Je sais qu'il y a des collègues qui attendent, qui passent trois, quatre fois en fonction des endroits. Et alors tu vois, tu parlais tout à l'heure des différents profils et de ce que les gens attendent, etc. Il y a quelqu'un dans une station qui pendant tout un temps ne disait pas bonjour. Et je crois qu'elle avait très bien compris qu'on était travailleurs sociaux. Puis à partir d'un certain moment, il y a un jour, j'étais trop contente parce qu'en fait, j'ai dit bonjour et elle m'a répondu. Et à partir de ce moment-là, maintenant, elle me répond automatiquement. Maintenant, elle me dit bonjour à chaque fois. Donc je trouve que j'ai déjà un peu avancé.

[...] Descend à la station X

Dans cette station, nous avons rencontré sept personnes, avec qui nous avons discuté et offert l'aide dont elles avaient besoin. Certaines de ces personnes résidait dans la station alors que d'autre était seulement de passage. J'ai également appris que des infirmier.e.s rendent visite et prennent soin des personnes sans-chez-soi qui en ont besoin. Nous nous sommes également fait arrêter par d'autres personnes qui passaient juste par la station, mais qui reconnaissaient les travailleuses de rue et avec qui nous avons discuté.

Après cela, nous avons pris le métro direction la prochaine station, nous y avons rencontré une personne qui cherchait du travail et qui a été conseillé. En chemin vers la prochaine station, j'ai continué ma discussion avec Elise :

Elise : Je note les noms des gens qu'on a vus, on a un carnet pour suivre nos activités. Il y a une partie de notre travail qui consiste à faire ça, croiser les gens, essayer de voir comment ils vont, les orienter. Parfois, il y a des gens qui demandent de l'aide directement. Le monsieur là, avec qui j'ai parlé pendant longtemps (Mr. T), il a été beaucoup accompagné au début parce qu'il avait des problèmes de santé. Donc, il a fallu faire des démarches pour qu'il ait une carte médicale, etc. Maintenant, du coup, il sait faire ça lui-même. En fait, généralement, il fait tous les truc tout seul. Et il aime juste papoter et raconter sa vie. Voilà, ça varie un peu.

Insaf : Et est-ce que vous avez des rapports ou des dossiers partagés entre toutes les ASBL ?

Elise : Non, pas entre toutes les ASBL, parce que justement, il y a toute cette question de secret professionnelle. Mais du coup, par contre, nous, on a ça. On a un petit logiciel qui s'appelle un carnet de route. *[explication du fonctionnement de l'application]*

Elise : Généralement, quand les personnes dorment, je vérifie leurs respiration et que la respiration est régulière. Mais ce qui est moins le cas d'autres collègues, parce que quand tu travailles moins avec des consommateurs, c'est moins une habitude que tu prends.

[...]

En arrivant nous nous sommes arrêtés auprès de deux autres personnes, l'une d'entre elle à demander des protections des hygiéniques, que nous lui avons donné. Elles nous ont également demandé si nous avions du matériel, un peu plus tard, Elise m'a expliqué ce que c'était.

Elise : Donc la réduction des risques se base sur toute une réflexion. Les personnes vont dans tous les cas consommer et donc en gros on essaie juste de créer un cadre qui soit le moins dangereux pour eux au niveau de la consommation. Et donc il y a des associations qui sont spécialisées là-dedans, notamment Transit et qui essaie de diminuer les risques pour leur santé et plus globalement pour la santé publique. Et donc, on a des collègues dans d'autres associations qui se baladent parfois avec du matériel de réduction des risques. Donc ça veut dire des nouvelles pipes, par exemple pour le crack, ou des nouvelles seringues qui n'ont jamais été utilisées, si la personne consomme de l'héroïne par exemple. La réduction de risque, ça touche vraiment tous les aspects, ça touche le matériel avec lequel tu consommes, comme le matériel avec lequel tu prépares ta consommation. Et donc quand les gens demandent du matériel, généralement, c'est du matériel de consommation. Et moi ça a pu me permettre d'approcher des publics vers qui j'aurais eu du mal à aller seule, ou qui auraient eu du mal à aller vers moi. On a eu pendant longtemps des collègues de transit qui avaient du coup du matériel avec eux. Et moi j'ai beaucoup travaillé en binôme avec eux en rue. Donc moi j'amenais mon approche et eux amenaient leur approche de réduction des risques. Donc là souvent je croise des gens qui sont habitués à me voir avec quelqu'un qui a du matériel. Donc j'essaye un peu

de tourner ça autrement, j'essaie quand même de créer du lien sur base de cette demande à laquelle je ne peux pas répondre, mais à laquelle j'ai été habituée.

Insaf : J'avais conscience qu'il y avait des centres de réduction des risques, mais je ne pensais pas qu'il y avait aussi du matériel qui était distribué.

Elise : Oui, l'idée est de distribuer du matériel aux personnes qui sont en rue et qui en font la demande, mais avec l'idée sous-jacente derrière d'orienter vers des centres qui en ont, pour amener les personnes vers là-bas. Donc la distribution ne se fait pas spécialement dans les endroits où il y a des locaux où il y a de la réduction des risques qui se fait, mais elle se fait dans tout Bruxelles. Mais on essaye d'en profiter pour orienter vers des endroits en-dehors de station qui en distribuent. Et donc l'idée, ce n'est pas d'essayer d'habituer les gens à consommer, mais plutôt d'habituer les gens (qui consomment déjà) à consommer avec du bon matériel, qui soit safe, et donc d'avoir les bonnes adresses pour aller en récupérer seuls.

Insaf : Mais donc, par exemple, dans ma démarche de projet j'essaie de réfléchir à des fonctions qui vont me permettre d'avoir une mixité sociale et de créer des liens entre les usagers, les voyageurs de la station et les gens sans-abris. Et cette question de la consommation de drogue revient beaucoup, mais ça serait compliqué à mettre en place.

Elise : Et toi, tu penses que ça voudrait dire que les gens ne vont plus oser aller en station ?

Insaf : C'est la réflexion que je me fais. Je pense qu'ils seront beaucoup plus réticents.

Elise : Mais c'est vrai qu'on est dans une société où il y a encore un tabou par rapport à la drogue alors qu'en fait c'est quelque chose qui est de plus en plus consommé, qui va de plus en plus devenir une question de santé publique. En Suisse par exemple, t'as des centres où dans le même endroit, tu peux acheter la drogue, la consommer et après voir un médecin, toute la chaîne de consommation est au même endroit. Et ça c'est inimaginable ici, déjà juste les salles de consommation à moindre risque, c'est déjà très complexe parce que les gens voient ça comme des salles de shoot, où on pousse les gens à consommer alors qu'en fait, tu mets un cadre autour de la consommation et tu permets aux

gens d'avoir des accompagnateurs sociaux, de voir un médecin, d'avoir accès à une douche, etc. Mais du coup, moi je trouverais ça super intéressant, qu'il y ait un encadrement social et que parallèlement il y ait quand même toute la vie qui se passe autour, etc. Mais oui, au niveau de la pratique, c'est toujours compliqué, même ne fût-ce que proposer des trucs beaucoup moins clivants dans la station. Je sais qu'il y a des tentatives d'essayer d'instaurer des endroits, des hubs sociaux, avec un accès au CPAS, avec un accès à un médecin, etc. dans certaines stations. Ca fait toujours l'objet d'un peu d'opposition, pas dans tous les secteurs de la STIB, mais chez certains. Et donc, c'est toujours un peu différentes visions. Parce que la STIB, légitimement, c'est une entreprise de transport, et donc c'est a priori normal qu'ils se concentrent sur les missions de transport et pas sur d'autres missions sociales. Mais techniquement, quand tu penses aussi au fait qu'il y a d'autres fonctions, comme les commerces, ça pourrait aussi exister.

LES ENTRETIENS

Douche flux

Le 27 novembre 2025

Avez-vous connaissance de l'existence de dispositifs d'architecture hostile dans l'espace public ?

Oui

Que pensez-vous de la présence de tels dispositifs dans les lieux publics ?

Comme son nom l'indique, il s'agit d'une architecture hostile. C'est un type d'aménagement conçu pour gêner les personnes sans domicile. Selon moi, cette architecture vise principalement les personnes vivant dans la rue, et non les jeunes ou les skateurs.

Considérez-vous que ces dispositifs soient compatibles avec les valeurs défendues par votre association ? Pourquoi ou pourquoi pas ?

Tout d'abord, ce type d'architecture n'est pas compatible avec nos objectifs, car nous cherchons à trouver des solutions au sans-logement et à aider les personnes concernées, et non à les déranger. Si personne ne vivait dans la rue, il n'y aurait aucune raison de construire une architecture hostile. Chaque personne devrait avoir accès à un logement, et si les gouvernements construisaient davantage de logements sociaux, nous n'aurions même pas besoin d'aborder la question de l'architecture hostile.

Votre association a-t-elle déjà reçu des témoignages de personnes sans-abri concernant l'impact ou la présence de ces dispositifs ?

Oui. On peut dire que ces personnes ont parfois été chassées par la police ou par des voisins leur demandant de quitter l'endroit où elles s'étaient

installées. Elles doivent alors trouver un autre lieu pour dormir, ou appeler le SAMU social.

Mais le SAMU social ne dispose que de 180 places d'hébergement d'urgence, alors qu'environ 10 000 personnes vivent dans la rue à Bruxelles. Il est donc très difficile pour elles de trouver un endroit où dormir au chaud et en sécurité.

À votre sens, ces dispositifs sont-ils compatibles avec une politique efficace de lutte contre le sans-abrisme ?

Non, on ne trouve pas de solution avec ce genre de mesures. Au contraire, on ne fait que déplacer le problème.

Pourriez-vous imaginer la possibilité pour des personnes vulnérables (sans-abri, jeunes, etc.) d'occuper ou d'utiliser les stations de métro ou de tram dans un cadre encadré ou aménagé ?

Cela arrive déjà, durant les basses températures en hiver, les stations sont ouvertes durant la nuit pour qu'ils restent au chaud, mais seulement quand il fait -2° ou -3°.

Selon vous, quel pourrait être le potentiel d'utilisation de ces stations si elles étaient repensées pour être plus inclusives ?

Le potentiel est énorme, mais pour éviter d'utiliser des gardes ou de multiplier les centres d'hébergement temporaires, il faudrait surtout construire davantage de logements sociaux, comme je l'ai déjà mentionné. Des logements accessibles et adaptés permettraient d'offrir une solution durable, plutôt que de simples mesures temporaires.

L'accès à l'eau potable, aux toilettes et aux douches vous semble-t-il constituer un droit fondamental ?

C'est la base physiologique de l'être humain. Cela correspond au premier niveau de la pyramide de Maslow.

Agent de la STIB

Le 15 novembre 2026

Les personnes interrogées n'ont pas voulu être enregistrées, contraire au règlement de la Stib, mais ont bien voulu répondre aux questions.

Ils ont conscience et connaissance des dispositifs hostiles dans les stations de métro et que l'intention de la stib est bien de mettre à l'écart certains publics. En voyant l'image des bancs et accoudoirs, Mr A. explique que des femmes ont félicité la stib de les avoir ajoutés, d'après lui ces dispositifs règlent le problème de sécurité présent dans les stations de métro, certains hommes s'approchant de trop près aux femmes. Mr B a précisé qu'il n'était pas vraiment d'accord avec les dispositifs hostiles et qu'il devait exister une alternative. Mr A lui trouve cela indispensable afin d'assurer la sécurité de la station. La SPS s'occupe de faire sortir des sans-abris de la station, pour des questions de sécurité et d'hygiène. Mr. A et Mr B. sont d'accord avec l'idée d'avoir des lieux et fonctions dans les stations de métro qui pourraient répondre à cette problématique. Le plus grand frein pour Mr. A c'est le côté économique, car ces espaces libres doivent être loués.

D4E1

Le 28 avril 2026

Charlotte Renouprez – Co présidente D4E1 et présidente des équipes populaires

Insaf : En quoi consistait le collectif Design for Everyone ?

Charlotte : Le collectif, c'est les médias qui nous ont nommés comme ça et il est devenu collectif par la force des choses. Au début, pour l'histoire, avant de lancer Design for Everyone, j'étais dans une colocation, et un des colocataires était fort impliqué sur les questions du sans-abrisme. Il travaillait dans une association d'accueil de sans-abris. Et à ce moment, il y avait eu une opération pour mettre des grilles le long de la gare du Midi et ce colocataire nous a proposé, à Laurent et moi, de participer à une action de désobéissance civile. Nous sommes allés retirer les grilles, pour libérer l'espace, parce qu'on trouvait indécent le fait d'avoir viré les sans-abris sans leur proposer d'autres solutions. Et donc, on a participé à cette action et trois semaines plus tard, les grilles ont été remises et ça n'a rien changé. On s'est dit avec Laurent, est-ce qu'on n'aurait pas loupé quelque chose ? On s'est fait très plaisir dans cette action, c'était vrai que c'était gai d'avoir l'impression de faire quelque chose, de se rendre utile mais finalement, en retirant le dispositif, on n'a pas permis aux gens de se saisir de la question. Personne ne s'est, au-delà de notre petit cercle de militants, ému de l'action. Et donc, on s'est dit qu'il y avait peut-être autre chose à faire autour de ces dispositifs-là. Dans le même temps, Laurent et moi avons créé une ASBL qui s'appelle Article pour art, culture et éducation permanente. Laurent et moi sommes tous les deux travailleurs du socio-culturel, dans des structures d'éducation permanente. Ce qui nous permet de faire plein de choses, mais en même temps, comme on est subventionnés par les pouvoirs publics, on est contraint par un certain cadre. Il y avait des choses qu'on avait envie de faire avec un petit peu plus de liberté. Et c'est avec Article qu'on a trouvé cette liberté-là et de pouvoir faire plus d'action de désobéissance civile notamment. Mais il y a aussi tout un volet activité artistique et culturelle et aujourd'hui article a bien évolué. Toujours est-il qu'on était dans cette réflexion, de lier l'art, la culture, l'éducation permanente, en interrogeant les réalités sociétales. On s'est dit, est-ce qu'il n'y a pas un intérêt à faire des interventions dans l'espace public, avec un caractère plus artistique ou spectaculaire autour des dispositifs pour les rendre visibles. En faisant en sorte

que les passants, le public se rendent compte de leur existence, que ces accoudoirs, ces grilles ne sont pas là par hasard, etc.

Donc c'est un peu comme ça qu'a germé l'idée de D4E1. Initialement, l'idée c'étaient que ce soit plutôt des architectes, des designers et des artistes qui interviennent. On a fait une première intervention nous même à la Gare du Midi et, concours de circonstances, un ami d'un ami diffuse la photo sur les réseaux sociaux, un journaliste de View la voit et nous contacte parce qu'il était intéressé. Donc au début on a fait des interventions à la demande des médias, parce que pour eux c'était plus intéressant de nous filmer en action, il voyait le potentiel de buzz je pense autour de ça.

Nous, on s'interrogeait avec Laurent, on se disait est-ce que c'est ça qu'on veut faire ? Puis on s'est dit, en fait oui, les médias grand public vont nous permettre de toucher beaucoup de monde. On ne voulait pas nécessairement que ce soit nous qui faisons les interventions, mais finalement, pourquoi pas, on est tout aussi légitime que d'autres.

Initialement, c'était surtout une campagne de sensibilisation, et par la force des choses, on est devenu une sorte de collectif, parce qu'il y a des gens qui nous ont contactés, des architectes, des designers, des artistes, pour venir faire et penser les interventions avec nous. Il y a eu Views qui a fait une capsule vidéo et ça a fait un buzz assez est incroyable sur les réseaux sociaux. On ne s'y attendait pas du tout et après on a eu plein d'autres demandes.

Insaf : Est-ce que le collectif Design for Everyone est encore en activité ou pas ?

Charlotte : On ne fait plus d'action, la dernière qu'on a faite, c'était il y a un an et demi, deux ans. Ce qu'on fait maintenant, plus régulièrement, ce sont des choses comme ce qu'on en train de faire toi et moi. Laurent ou moi on est interpellé pour répondre à des questions, pour des travaux d'étudiants. Ce ne sont pas les idées qui manquent, mais c'est vraiment le temps d'organiser, de faire des actions, etc. On a eu un enfant il y a cinq ans et demi et donc on ne sait plus nécessairement faire les actions tous les deux. Il faut qu'il y ait la participation d'autres personnes, etc.

Insaf : Pour vous, quelle est la définition d'un dispositif d'architecture hostile et comment vous pouvez être certains que ça en a soit vraiment un ?

Charlotte : Alors, ce qu'on définit comme architecture hostile, c'est un aménagement qui soit est pensé de manière à exclure des catégories de personnes,

soit, s'il n'est pas pensé comme ça, a quand même pour conséquence d'exclure et de rendre impossible certains usages. Au fur et à mesure des différents types d'intervention qu'on a réalisés, on s'est rendu compte qu'il y avait quand même quelque chose assez systématique autour de personnes qui sont dans la pauvreté, dans la précarité, les sans-abris mais pas que, ça touche quand même pas mal de catégories sociales différentes. Il y a parfois, des dispositifs anti-jeunes aussi, parce qu'on n'a pas envie d'avoir des jeunes qui font du bruit. Parfois, il y a des dispositifs qui sont pensés de manière spécifique, par exemple, pour les jeunes, je pense aux bancs en forme de boudins placés autour des terrains de basket. C'est en dispositif excluant, tu ne peux pas t'y asseoir et pour les personnes âgées, les femmes enceintes ce n'est pas du tout approprié.

Donc, c'est vraiment ce type de dispositif qui empêche certains usages. Et alors la question de l'intention, nous, on l'a résolu de cette manière ; on ne sait pas s'il y a une intention consciente derrière, mais on en constate les conséquences, qui sont quand même là, les personnes sont tout de même exclues. Il y a certains dispositifs où l'intention est quand même beaucoup plus claire, notamment quand tu mets des gros pots de fleurs là où se trouvaient des sans-abris, quand tu mets des barrières Heras, etc. Mais tout ce qui est assises individuelles, les bancs avec arceaux, etc., c'est toujours un petit peu plus insidieux. On nous dit, oui mais c'est parce que les gens aiment avoir leur espace personnel. Donc, peut-être qu'effectivement il y a de ça, mais malgré tout, la conséquence reste la même.

Insaf : Aujourd'hui, tu es présidente des équipes populaires, j'aimerais savoir quel a été ton parcours et quel a été le lien entre les actions menées par D4E1 et celles menées par les équipes populaires.

Charlotte : J'ai commencé à l'université, par un bachelier en sciences humaines et sociales et puis un master en population et développement. Après ça, j'ai fait un Erasmus en Amérique latine, et je suis resté travailler là-bas. J'ai habité trois ans au Pérou et ça a été quand même important dans ma conscientisation des inégalités sociales, avec l'extrême pauvreté qui cohabite avec l'extrême richesse. Mon travail se trouvait en périphérie de la ville et c'était une démarche d'éducation permanente. Donc, c'est ce que je fais aujourd'hui, mais pas avec les mêmes mots parce que ce n'est pas le même secteur. L'éducation permanente, qu'est-ce que c'est ? C'est un dispositif assez spécifique à la Belgique qui est réglementé par un décret. C'est la communauté française qui subventionne, et la démarche est toujours collective, avec un groupe de personnes on se saisit d'un

sujet qui nous préoccupe ou pour lequel on a un intérêt. Et on analyse ce sujet, on essaie de voir les tenants et aboutissants, on essaie de comprendre et puis, à un moment donné, on doit se positionner, on va dire si on trouve que c'est juste ou pas, par rapport à nos valeurs. Et si c'est pas juste, on va réfléchir à ce qu'on peut faire ensemble pour changer les choses. Quand je suis revenu en Belgique, j'ai cherché du travail et je suis tombé dans l'éducation permanente. Je n'étais pas encore aux équipes populaires, c'est là où j'ai rencontré Laurent et quelques années après on a fondé articule et D4E1. Et ça, c'est vraiment, en dehors du boulot, c'est un engagement bénévole, militant, non-rémunéré.

Clairement D4E1 a à la fois, participer à ma politisation et découverte des notions de droit à la ville, de ville inclusives et de réflexions sur l'espace public que j'avais pas du tout avant, comme la plupart des gens. L'espace public, on le considère comme un lieu de passage, mais on ne se rend pas compte que ça a des conséquences sur comment on peut se rencontrer, qui rencontre qui, qu'est-ce qu'on peut y faire comme activité, est-ce que tous les types de publics sont les bienvenus, est-ce que en tant que femmes dans l'espace public il n'y a pas de spécificité ? etc. Ce sont toutes des questions que j'apprends en faisant aussi. Et aux équipes populaires on travaille beaucoup sur les enjeux d'accès aux logements et de droits aux logements. Il y a un lien finalement entre les questions de gentrification, de transformation de la ville, de spéculation immobilière, des contrats de quartier, etc. C'est de l'espace public, mais ça a des conséquences aussi sur le logement. Donc, c'est là que les liens se créent.

Puis j'ai été élu présidente il y a deux ans et je crois que le lien qu'on pourrait faire entre D4E1 et les équipes populaires c'est surtout que moi, ça m'a appris à prendre la parole. Je me suis en la toute première fois où il y avait des journalistes qui nous interviewaient pour D4E1 j'étais très stressée, les idées pas forcément claires, pas du tout habituée à ça parce que forcément, on ne nous l'apprend pas. J'avais tendance à dire à Laurent, fait le toi et puis, on s'est dit y'a un enjeu aussi, que ce ne soit pas toujours le mec qui prenne la parole, et on a vraiment été très attentif à ce que tous les deux on puisse prendre la parole. Si on n'avait pas la possibilité de le faire à deux, on s'est dit que c'était plus chouette si c'est une nana qui prend la parole pour toutes les questions qu'on connaît. Et donc, en fait, ça m'a ça m'a formé finalement.

Insaf : Quelle serait pour toi la « solution » à l'architecture hostile et le rôle du logement abordable dans tout ça ?

Charlotte : Notre point de vue c'est pas de dire que les sans-abris doivent pouvoir dormir en rue. C'est plutôt d'alerter est-ce que c'est vraiment ça qu'on veut comme société ? Une société qui exclut ceux qui sont déjà exclus ? Et qui marginalise les personnes marginalisées ? Ça c'est déjà la première chose. Ensuite, la solution c'est simplement d'avoir des politiques égalitaires, d'éradication de la pauvreté, de faire en sorte qu'on n'ait pas des problématiques de sans-abrisme. Et pour ça, effectivement, les questions de logement sont très importantes, la régulation des loyers, l'investissement dans le logement public et social, et limiter la multi propriété. Car il y a des propriétaires bailleurs qui s'enrichissent sur le dos des locataires et tant qu'il n'y a aucune régulation des loyers, ils augmenteront et augmenteront. Donc il y a d'un côté des locataires qui, au bout de leur vie, auront payé trois, quatre maisons, à force de payer des loyers, mais qui n'auront jamais eu les moyens de devenir propriétaire. Et puis il y a des personnes qui en ont plusieurs, donc là il y a un truc qui ne va pas du tout.

Donc sur ces deux volets-là, à la fois, régulation des loyers, limitation de la spéculation immobilière, etc. et investissement dans le logement public. Donc, ça c'est vraiment pour les questions de sans-abrisme. Après, ça ne résoudra jamais la question de l'espace public pour toutes et tous. Au-delà des questions de pauvreté et de précarité, il y a plein d'autres aspects qui peuvent être potentiellement conflictuel. L'espace public est un lieu conflictuel, c'est Alex Trotta, qui nous a amené cette réflexion-là et qui nous disait, en fait forcément, c'est en lieu conflictuel, parce que qu'on ne peut pas être deux personnes au même endroit et avoir des usages différents. Donc, la question, c'est plutôt comment est-ce qu'on arbitre ça ? Comment est-ce qu'on fait pour que ça ne soit pas toujours les précarisés qui sont mis de côté ou que ce soit la loi du plus fort, finalement. Et là, forcément, les pouvoirs publics ont un gros rôle, mais en occupant de l'espace public de manière positive aussi. Donc, il y a à la fois l'aménagement, car ce qu'on se dit, c'est qu'au plus l'espace public est agréable, accueillant, gratuit au plus, les gens vont vouloir s'y poser et donc au moins, ce sera possible pour d'autres de prendre cet espace-là pour y développer des activités insécurisantes. C'est en occupant l'espace public positivement qu'on aura envie de continuer à occuper l'espace public positivement. Après, c'est un sujet vachement compliqué parce qu'il y a la question de la pauvreté, puis après, il y a la question de la cohésion sociale, de comment est-ce qu'on fait pour faire se rencontrer des gens différentes dans une société fragmentée, etc.

Insaf : Et puis, par rapport aux dispositifs hostiles, il y a aussi l'argument sécuritaire qui revient énormément, notamment de la sécurité des femmes. Et

donc, parfois, quand nous on tient ce discours, en retour, on nous dis qu'on tire une balle contre notre camp. Est-ce que vous avez un peu navigué autour de cette question ?

Charlotte : Oui, c'est vrai qu'à l'époque on avait eu beaucoup de commentaires comme ça. Globalement, il y avait ceux qui disaient c'est super de pouvoir à nouveau faire dormir les gens en rue, ils étaient soutenant, mais en même temps n'avaient pas bien compris ce qu'on voulait dire. D'autres, avaient vraiment bien capté ce qu'on voulait dire et trouvaient ça vraiment très intéressant. Et puis, on avait une troisième catégorie de personnes qui nous renvoyaient ça et des trucs du style : ils sont sales, créent des nuisances, vous n'avez qu'à les inviter chez vous, etc.

Et en fait, nous ce qu'on disait et qu'on continue à dire maintenant, c'est que oui, c'est vrai, ça crée des nuisances, qu'effectivement ce n'est pas agréable d'avoir quelqu'un qui fait ses besoins en rue et qui peut avoir l'air peut-être un peu fou, parce que la vie en rue, ça rend fou. Mais est-ce que la solution, c'est vraiment de les exclure ?

En fait, la solution, c'est de leur proposer un logement adéquat, d'avoir des politiques beaucoup plus structurelles. Donc, nous la seule chose qu'on voulait faire, c'était de montrer que ce ne sont pas des politiques acceptables, mais on ne vient pas avec une solution qui les supporte non plus.

Insaf : Oui en effet, essayer de jouer sur cette nuance. A mon échelle, lorsque j'ai dû réfléchir à un projet tentant de résoudre cette question de l'architecture hostile et ensuite la question du sans-chez-soirisme, ça a été compliqué d'avoir quelque chose qui est accepté par la société, par les usagers, dans mon cas, des stations de métro et plus généralement, de l'espace public. Par exemple, en interviewant des agents de la STIB, c'était beaucoup l'argument sécuritaire qui était utilisé mais ces dispositifs ne changent pas forcément grand-chose à la présence des personnes sans-abris dans les stations de métro.

Charlotte : Et proposer aussi des toilettes publiques, parce qu'un des problèmes, c'est qu'il n'y a nulle part où se soulager dans l'espace public. Et ce problème touche tout le monde. Les hommes peuvent parfois plus facilement aller uriner, mais en tant que femme, il faut aller payer. Les pouvoirs publics ont une responsabilité de proposer un espace public, accueillant pour toutes et tous. Et

s'il est accueillant pour les personnes les plus vulnérables, il le sera pour tout le monde d'une certaine manière.

Insaf : La question des toilettes publiques est aussi très intéressante. En faisant mes recherches, je suis tombée sur des articles parlant d'urittrottoir, qui avaient été mis en place en 2021 par la ville des Bruxelles. Ce sont des bacs à fleurs placés dans la rue est où il est possible d'uriner et destinés aux hommes, avec un argument écologie. Ça a été fort critiqué, parce que déjà, ce n'est destiné qu'aux hommes, et puis il y a un problème d'entretien. Ils essayent de mettre de plus en plus de toilettes publiques mais il y a tellement peu d'offre qu'elles sont surexploitées et mal entretenues. On se demande s'il n'y aurait pas d'autres solutions à mettre en place, etc. Ils ont aussi mis en place une politique de toilette accueillante, mais la question de l'accessibilité se pose toujours à mon avis.

[...]

Insaf : J'ai fait un trait de rue avec la Croix-Rouge et Diogenes. Et avec Diogenes, on a vraiment discuté de toutes les notions entourant ma problématique. Et on a aussi beaucoup discuté de la consommation de drogues, parce que c'est un sujet qui est facile à traiter. On a discuté des salles de consommations, à proximité de Yser et Lemonnier par exemple, et qu'au final elles participent aussi à rendre les lieux plus safe.

Charlotte :

Je suis convaincu que ce genre de dispositif, les salles de conso, etc, ça fait partie de la solution. Parce qu'en fait la consommation de drogues peut t'amener dans la rue, mais la rue peut t'amener à la consommation de drogues. Et puis une fois que tu commences à consommer, ça peut t'amener plein d'autres choses, plein d'autres maladies et puis même pour des questions de sécurité, de salubrité pour l'ensemble du public. Par exemple, je prends le métro à Aumale et à Delacroix, et peux voir des personnes qui consomment du crack, qui se piquent, etc. Moi, je ne juge pas du tout, mais c'est vrai que même en étant sensibilisée à ces questions-là, je ne me sens pas à l'aise malgré tout. La consommation de drogues ça peut amener aussi à des comportements difficilement lisibles et imprévisibles, donc les salles de conso je suis vraiment 100% pour.

LE PROJET



Les dispositifs de design hostile

Dispositifs physiques

Bancs

Accoudoirs

Barres

Individuels

Debout

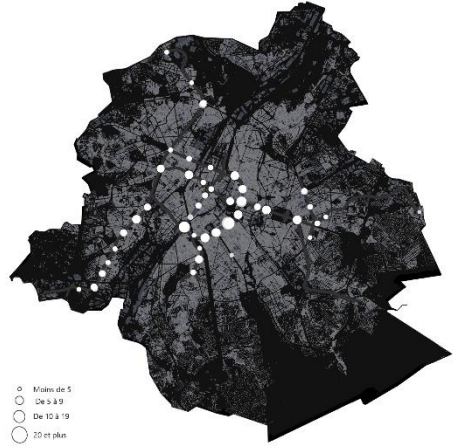
Barrières

Pots de fleurs

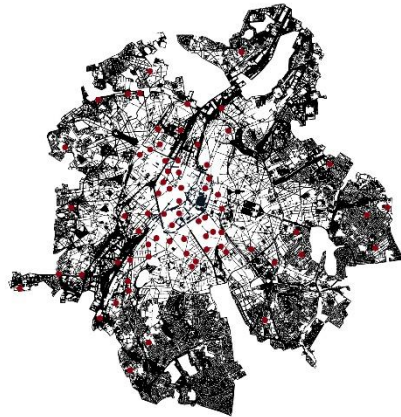
Piques

Boîtes

Dispositifs signalétiques



Personnes dénombrées dans les stations de métro



Équipements pour personnes sans chez-soi



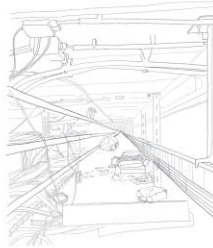
Le réseau du métro et périmètre

CARTES METRO ET PERSONNES SANS CHEZ SOI
Séminaire RE_ACTI 2025-2026
EL KHALLAT FAYSI Inaaf



LES DISPOSITIFS HOSTILE À BRUXELLES
Séminaire RE_ACTI 2025-2026
EL KHALLAT FAYSI Inaaf

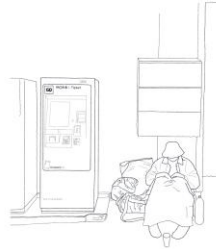




SOUS LES QUAIS

« Normalement c'est interdit d'y entrer, eux rentrent par derrière. Il peut y avoir 10 personnes [...] la hauteur diminue, y a même pas 90cm de hauteur parfois, y a des câbles, c'est très dangereux. Nous on doit appeler la police pour les évacuer et nettoyer ».

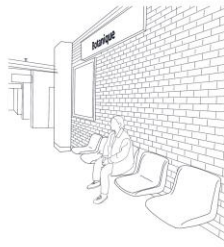
Agent de nettoyage Eiffage



À L'ENTRÉE

« Oui par exemple Paul, là il a une place où dormi, après c'est jamais vraiment stable, mais il a quand même besoin d'aide pour manger et s'habiller [...] Oui, pour mendier l'entrée c'est le meilleur endroit je pense ».

Membre Croix Rouge



SUR LES QUAIS

« Nous avions croisé quelqu'un qui avait un logement, mais qui avait du mal à y rester tout seul, car confronté à des pensées suicidaires. Pour lui le métro, c'était vraiment un endroit clé où il savait qu'il y allait avoir du monde. Il y a beaucoup de personnes qui ne viennent pas pour dormir ou mendier, mais pour d'autres raisons ».

Travailleuse sociale de DIOGENES



SUR LES RAILS

« Ça arrive qu'il y ait des gens qui voyagent en intra, qui suivent la ligne du métro à l'intérieur. C'est très dangereux, mais eux le perçoivent peut-être comme un gain de temps, ou alors ils veulent rejoindre un endroit situé entre deux stations, en sous-quai ou dans les tunnels ».

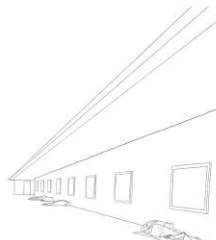
Élise de DIOGENES



DEVANT LES COMMERCES

« Ce monsieur à des problèmes de mobilité donc il ne peut pas quitter le métro, et j'ai remarqué qu'ils se connaissent tous bien (les usagers du métro). Je lui ai proposé d'aller boire un café à l'extérieur, mais il voulait aller au Paul de la station. Quand il en parle, il dit qu'il en peux plus du métro, mais en même temps, il y a ses habitudes ».

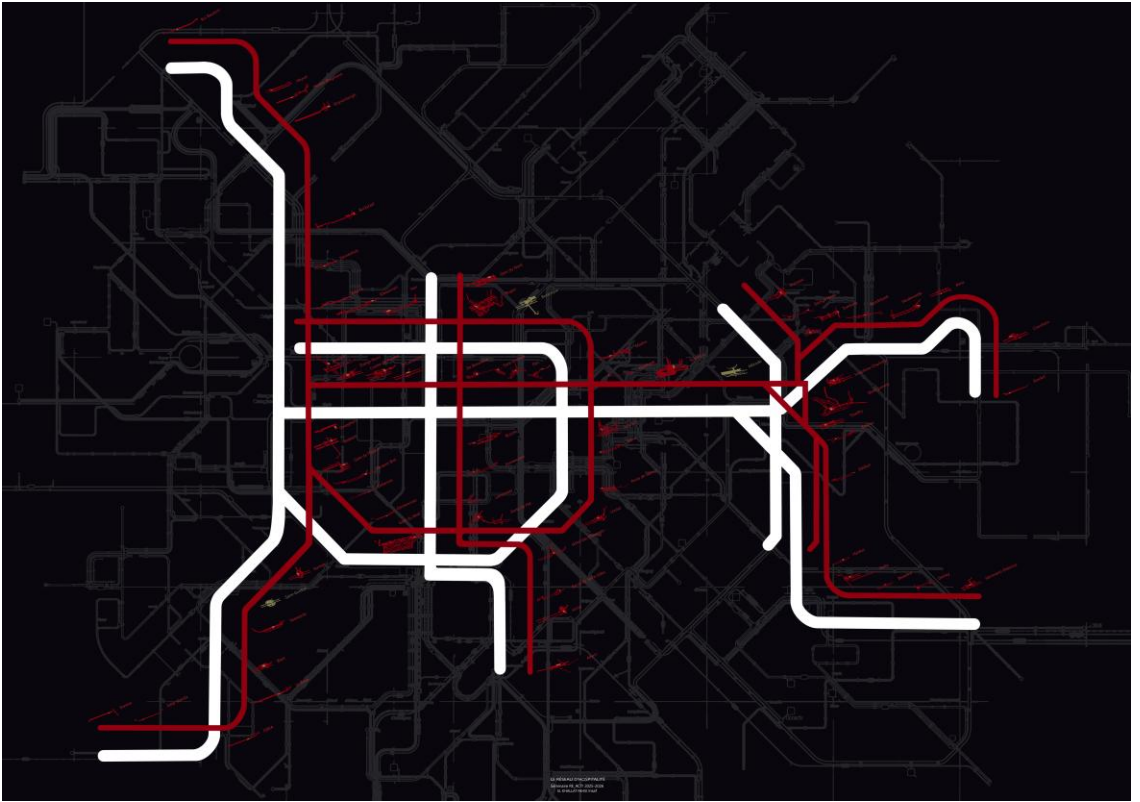
Travailleuse sociale de DIOGENES



DANS LES COULOIRS

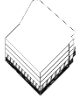
« Dans le couloir, les gens mettent leur main devant leur bouche quand ils passent devant nous. Y a de quoi être vexé. Et nous on a ce sentiment de gêne de manger là. C'est pas parce qu'on est sans-abri qu'on se soigne pas ».

Mr. M.



Projet

2000m² - 2000m² - 2000m²



1000m² - 1000m² - 1000m²



1000m² - 1000m² - 1000m²



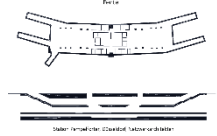
1000m² - 1000m² - 1000m²



1000m² - 1000m² - 1000m²

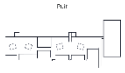
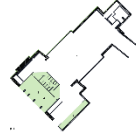


1000m² - 1000m² - 1000m²

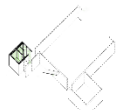


Programme

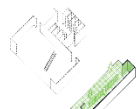
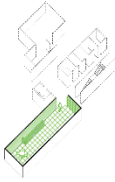
1000m² - 1000m² - 1000m²



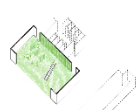
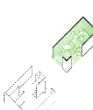
Sanitaire



Cuisine



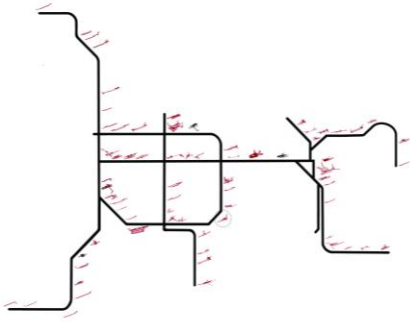
Espace collectif



TYPOLOGIE DES ESPACES HABITABLES
SCHÉMA DE LA ZONE D'ÉTUDE
ET DES ESPACES HABITABLES

0 10m

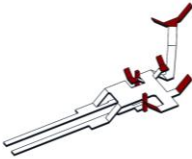
UNITE DE CONSTRUCTION STRATEGIE
SCHÉMA DE LA ZONE D'ÉTUDE
ET DES ESPACES HABITABLES



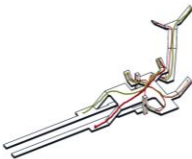
Louise à l'échelle du réseau



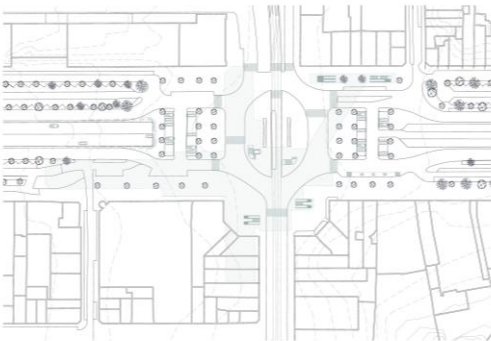
Topographie et lumière



Accès existant

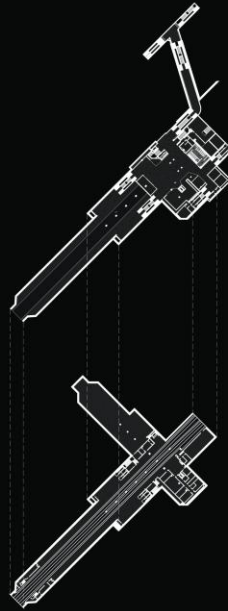


Flux de circulation



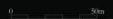
Plan de situation

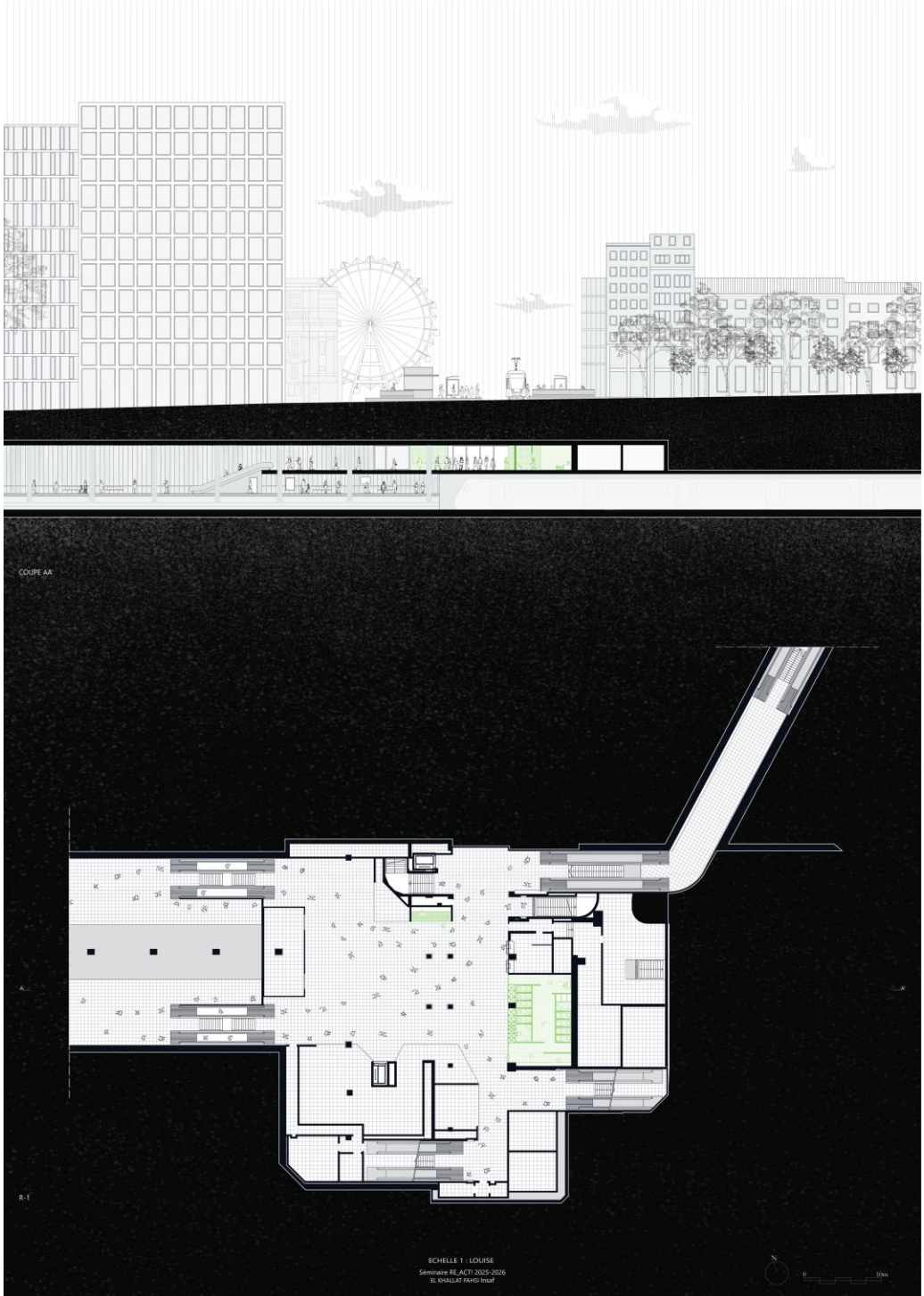
LA STATION LOUISE - CONTEXTE
Séminaire RE_ACT1 2025-2026
EL KHALLAT FAYGI Insaaf

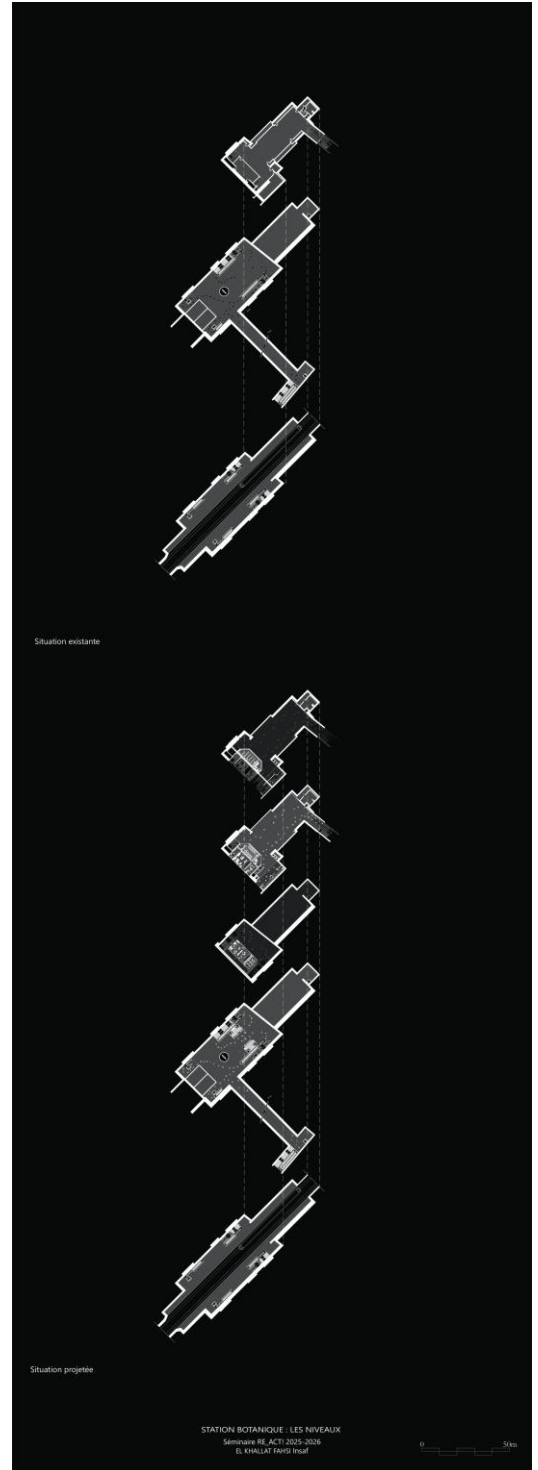
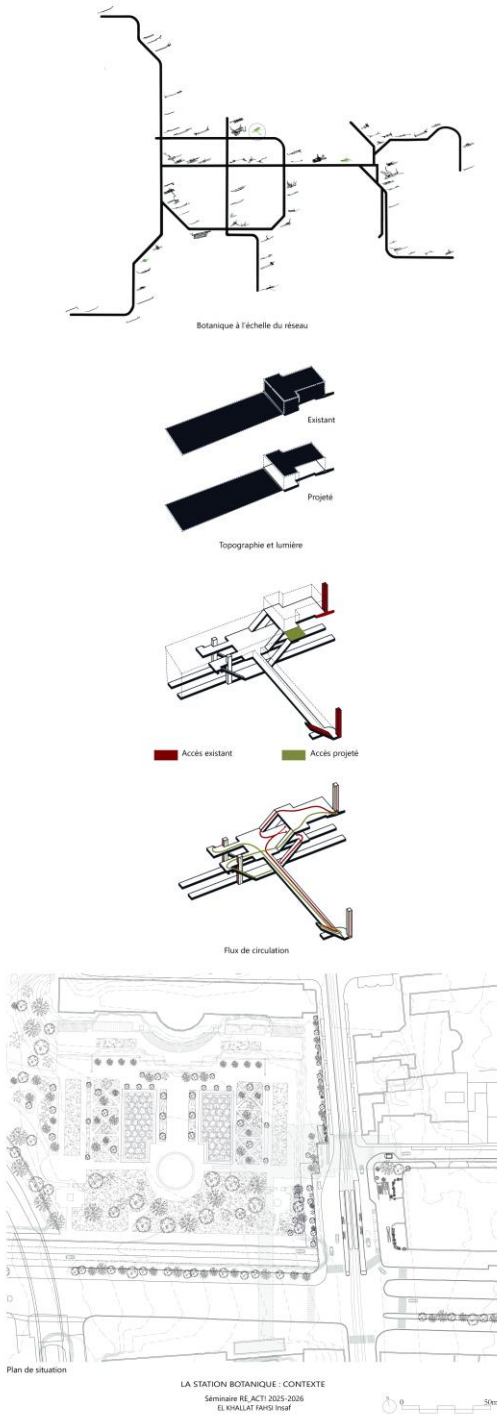


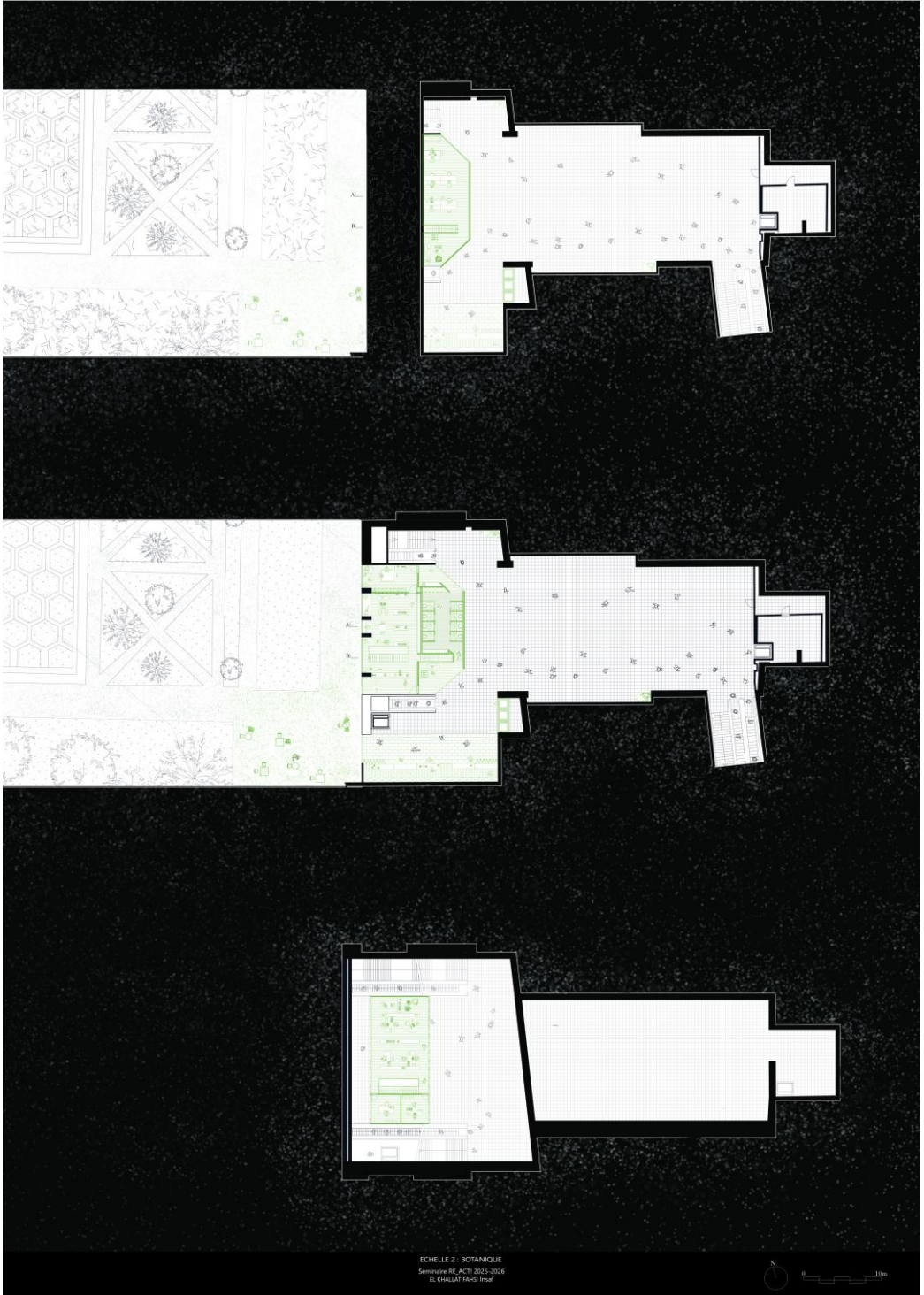
Situation projetée

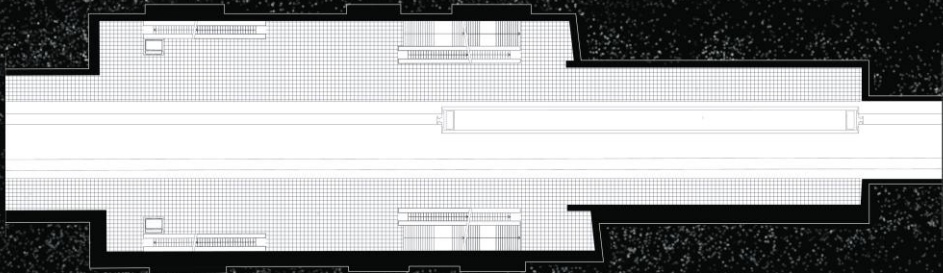
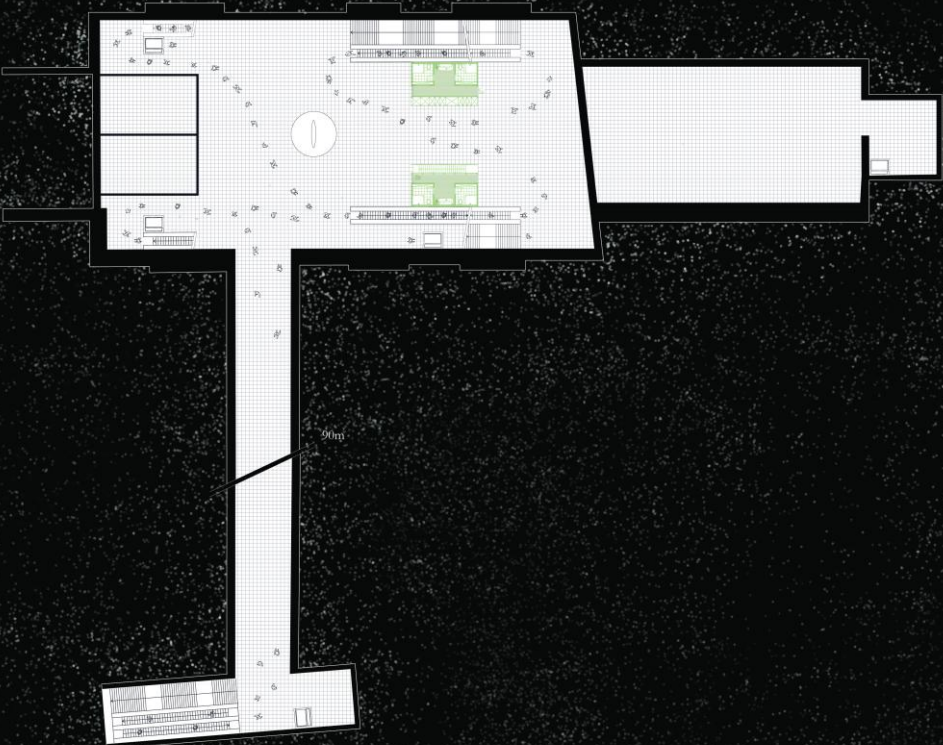
STATION LOUISE - LES NIVEAUX
Séminaire RE_ACT1 2025-2026
EL KHALLAT FAYGI Insaaf

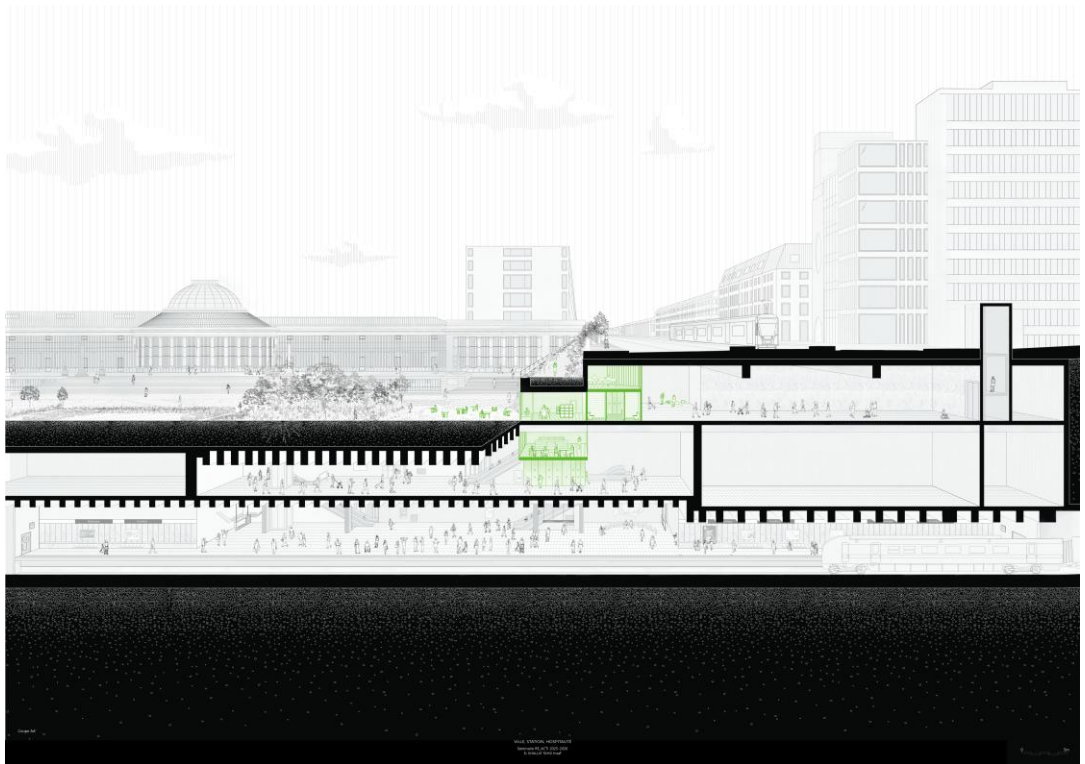


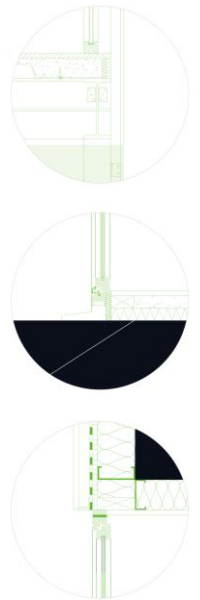
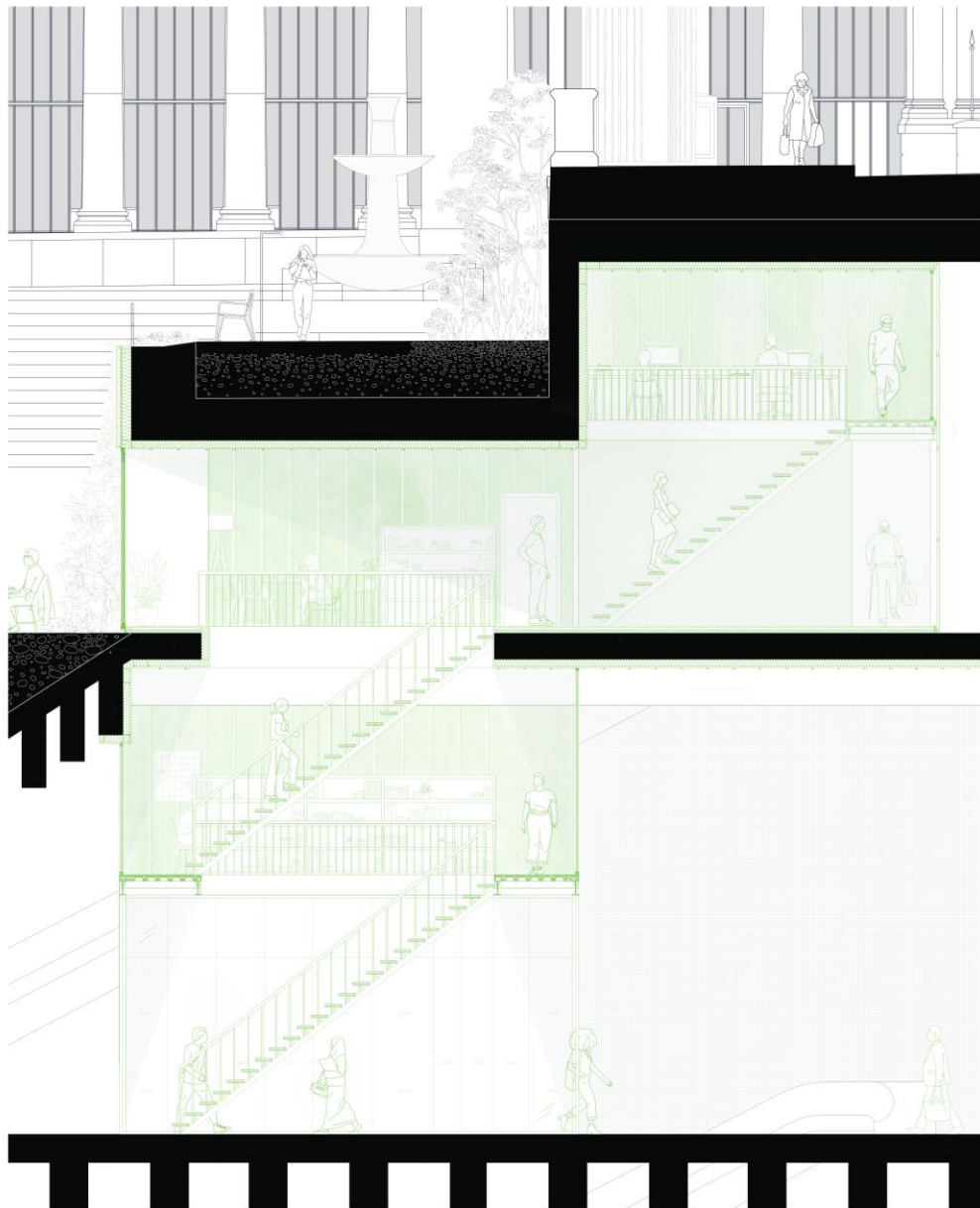












HUB D'HOSPITALITE - DETAILS
Séminaire REACTI 2021-2026
EL KHALLAT FARGH PROF

0 10m

IX BIBLIOGRAPHIE

LA VILLE HOSTILE ET HOSPITALIÈRE

Livres

ARMBORST, T., D'OCA, D., THEODORE, G. & GOLD, R. 2017. The arsenal of exclusion & inclusion, New York, Barcelone.

DECKMYN, C. 2020. Lire la ville : Manuel pour une hospitalité de l'espace public, Paris, La découverte.

DEUTINGER, T. 2018. Handbook of tyranny, Zurich, Lars Muller Publishers.

GHEL, J. 2010. Pour des villes à échelle humaine, Montréal, Ecosociété.
LABBÉ, M. 2019. Reprendre place : Contre l'architecture du mépris. France : Payot.

LEFEBVRE, H. 1968. Le droit à la ville, 1, Paris, Anthropos.

METROLAB 2020. Whose future is here ? Searching for hospitality in Brussels northern quarter.

SOULIER, N. 2012. Reconquérir les rues, exemple à travers le monde et pistes d'actions, Paris, Les éditions Ulmer.

Mémoire et thèse

PAILLARD, J. 2023. Dispositifs spatiaux de la 'ville hostile' et tactiques de résistance urbaine : marges, situations, interstices. .

TROTTA, A. (2020). Hacking Hostile Architecture Gentle Disobedience in Neoliberal Public Space.

Rapports et articles

CHELLEW, C. 2019. Defending Suburbia: Exploring the Use of Defensive Urban Design Outside of the City Centre. Canadian Journal of Urban Research, 28, 19–33.

LICHT, K. D. F. 2017. Hostile urban architecture : A critical discussion of the seemingly offensive art of keeping people away. *Nordic Journal of Applied Ethics*, 27–44.

LICHT, K. D. F. 2020. Hostile architecture and its confederates: A conceptual framework for how we should perceive our cities and the objects in them. *Canadian journal of urban research*, 17.

PETTY, J. 2016. The London Spikes Controversy: Homelessness, Urban Securitisation and the Question of 'Hostile Architecture'. *International Journal for Crime, Justice and Social Democracy*, 67–81.

ROSENBERGER, R. 2023. A Classification Scheme for Hostile Design. *Philosophy of the City Journal*, 49–70.

Site web

RTBF (2017) L'arrosage à la Porte d'Anderlecht visait bien à chasser les SDF: il sera démonté - RTBF Actus. URL : <https://www.rtbf.be/article/l-arrosage-a-la-porte-d-anderlecht-visait-bien-a-chasser-les-sdf-il-sera-demonte-9664379>.

SANS-CHEZ-SOIRISME

Livres

GIROLA, C. 2011. *Vivre sans abri*, Pairs, Éditions Rue d'Ulm.

GIROLA, C. 2011. *Vivre sans abri*, Pairs, Éditions Rue d'Ulm.

ROSA, E. 2022. *Habiter Bruxelles : « sans-abri »*, Marseille, Éditions Imbernon.

Articles et rapports

A. STRENS, L. M. 2013. Les sans-abri et le métro bruxellois. DIOGENES.

BENOÎT BAYENET, J. C., ILAN TOJEROW, MAGALI VERDONCK 2022. Le sans-chez-soirisme : suite ou fin ? : Département d'économie appliquée de l'ULB.

FEANTSA 2005. European typology of homelessness and housing exclusion ETHOS.

FONDA, L. 2021. L'inclusion comme horizon. La Tribune Fonda, n° 252, 68.

MALHERBE, A., MORIAU, J., ROSA, E. & WAGENER, M. 2019. La problématique du sans-abrisme à Bruxelles -limite de la gouvernance multiniveau dans l'application du principe de justice spatiale.

MARGIER, A. 2014. L'appropriation des espaces publics par les personnes sans-abri, entre contraintes et élaboration d'un «chez-soi».

PAQUOT, L. 2022. Dénombrement des personnes sans-chez-soi en Région de Bruxelles-Capitale. Bruss'help.

PIERRE, A. 2024. Dénombrement des personnes sans-chez-soi en Région de Bruxelles-Capitale. Bruss'help. Bruxelles.

Site web

IBSA BRUSSELS. 2026. Logements sociaux.
<https://ibsa.brussels/themes/logement/logements-sociaux>

IEB. 2026. Housing First : le logement d'abord – Inter-Environnement Bruxelles. <https://www.ieb.be/Housing-First-le-logement-d-abord-47658>.

LALCA. 2021. Les bains-douches au cœur d'une morphologie constellation de l'habiter. <https://www.lalca.org/recherche-et-creation/229-les-bains-douches-au-coeur-d-une-morphologie-constellation-de-l-habiter>

LAROUSSE. 2026. Définitions : sans-abrisme - Dictionnaire de français Larousse. <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/sans-abrisme/188384>

MÉTRO

Livres

BARROCA, B. 2014. Penser la ville et agir par le souterrain, France Paris, Presses des ponts.

MANUELA TRIGGIANESE, O. C., YAGIZ SOYLEV 2020. LIVING STATIONS : The Design of Metro Stations in the (east flank) metropolitan areas of Rotterdam, Rotterdam, TU Delft Open.

MOBILITÉ, B. 2016. Axes de vie - Noeuds d'échanges.

REYNOLDS, E. (2019). Underground Urbanism. New York : Routledge.

Rapports et articles

LUNDKVIST, A. 2025. Toilet equity in transit: barriers and best practices from metro systems worldwide. Cities and health.

MARIJA JEVTIC, G. M. 2025. Light and health in underground public spaces for the well being of all. ACUUS Belgrade.

Site web

Ville de Bruxelles (2016). Toilettes et urinoirs publics. <https://www.bruxelles.be/toilettes-et-urinoirs-publics> (consulté le 23 avril 2022).

