

Bruxelles

Un territoire métropolitain à l'étroit

Une analyse de Naomi Berger

Les élections communales arrivent à grand pas et elles seront bientôt suivies des régionales. Dans les débats inter-bruxellois, il a souvent été fait mention de la fusion des 19 communes. On parle beaucoup moins d'un autre sujet qui est tout aussi important pour l'évolution de Bruxelles : le territoire métropolitain.

Phénomène « naturel », Bruxelles s'étend territorialement au gré de son développement, comme toute ville en bonne santé. D'un village dans les marécages à une place de choix dans le réseau international, Bruxelles a gagné en population, en activités, en besoins et en influence. Si les frontières administratives n'empêchent pas l'influence grandissante de la capitale, elles en limitent la gestion. Les enjeux sont pourtant nombreux à cette échelle. La mobilité occupe souvent la Une des journaux tant elle semble parfois être

chaotique. D'autres thématiques méritent l'attention : des questions environnementales, à la gestion des déchets en passant par la fiscalité et l'aménagement du territoire.

Des initiatives ont déjà été prises pour apporter des solutions au décalage entre territoire institutionnel et territoire métropolitain. Du monde politique est née la Communauté métropolitaine de Bruxelles. Liée à la sixième réforme de l'État, cette dernière n'a pas encore été concrétisée dans les faits. Le patronat s'est également emparé de la thématique et a proposé, il y a dix ans de cela, une *Business Route for Metropolitan Brussels*, en y ajoutant récemment un focus particulier sur un changement de mobilité. Que peut-on espérer de ces démarches et quel contour peut-on donner à ce territoire métropolitain bruxellois ?

I. DES BALBUTIEMENTS DE BRUSOLA À LA FIXATION DES FRONTIÈRES

A. Brusola deviendra la capitale du royaume de Belgique

Au x^e siècle, alors que les villes belges connaissent déjà un certain succès, Bruxelles n'est encore qu'un village. Liège, Gand, Tournai, Louvain ou encore Malines sont déjà bien installées dans le paysage. Les interprétations divergent sur le lieu exact de naissance de la ville. Soit, la centralité se serait établie sur les hauteurs, la colline de Coudenberg.¹ Soit, ce serait les petites îles, dont celle de Saint Gerry, qui offriraient l'avantage d'une proximité avec les cours d'eau.² La ville va se dessiner en suivant cet axe Nord-Sud, la fonction productive prenant place dans les marécages asséchés tandis que les centres décisionnels s'installent sur les hauteurs.

La topographie de la ville allait éga-

lement servir de base à la création de la première enceinte, achevée vers le XII^e siècle. D'une longueur de quatre kilomètres, elle comporte sept portes donnant sur les routes menant aux villes avoisinantes. Certains quartiers s'établissent en-dehors du périmètre. On trouve ainsi un béguinage et des activités productives, sources de nuisances. Cette croissance extra-utérine couplée à l'arrivée des armes à feu conduit à la construction d'une seconde fortification. Cette seconde enceinte englobe la première, deux siècles plus tard. Elle s'étale sur huit kilomètres (épousant les limites actuelles du Pentagone) et s'ouvre à plusieurs endroits, portes encore dénommées aujourd'hui Porte de Namur, Porte de Hal (qui accueille toujours une tour d'époque),

¹ A. VANDENBULCKE (dir.), *Regards sur le développement urbain de Bruxelles*, Bruxelles : Musée de la Ville de Bruxelles – Maison du Roi, Services éducatif et culturel, 2009, [en ligne :], <http://www.brusselcitymuseum.brussels/documents/view/cahier-pedagogique-fr-regards-sur-le-developpement-urbainpdf?id=201>, consulté le 4 septembre 2018.

² M.-C. HERREMANS, « Le Fait Bruxellois (I) », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, 224, 1963/44, [en ligne :], <https://www.cairn.info/revue-courrier-hebdomadaire-du-crisp-1963-44-page-1.htm>, consulté le 4 septembre 2018.

Porte de Ninove... Elle double ainsi le territoire de la ville qui s'étend alors sur 450 hectares.

Trois siècles plus tard, en 1460, on enregistre 35 000 habitants. Bruxelles gagne en importance. Grâce à l'installation des autorités néerlandaises, elle devient un centre politique, culturel et intellectuel important. En outre, la construction du Canal de Willebroek en 1560 amplifie encore le dynamisme de la ville qui accueille de nouveaux commerçants et entrepreneurs. Le territoire bruxellois s'agrandit d'autant, principalement vers l'Est.³ Mais le Pentagone limite encore l'urbanisation et ce, jusqu'en 1818. Le roi Joseph II décide de libérer la ville de ses murs et de l'encercler par de larges boulevards. Ceux-ci desservent l'ancienne ville et les nouvelles constructions qui s'y relient. Une fois l'enceinte démontée au milieu du XIX^e siècle, Bruxelles voit ainsi son territoire augmenter de 25 %.

À l'indépendance, en 1830, Bruxelles s'affirme comme capitale du pays. De ville assez autonome, elle tisse davantage de liens avec ses environs. Les terres agricoles font encore partie du paysage bruxellois mais côtoient des zones résidentielles. Ces dernières s'installent aussi sur des terres agricoles plus éloignées. Simultanément, Bruxelles s'inscrit dans la révolution industrielle. De nouveaux axes de transports viennent soutenir ce développement économique comme l'illustrent le développement du réseau ferroviaire et la création des premières gares. À la même époque, les tendances hygiénistes amènent les autorités à voûter la Senne (1866-1871), source d'importantes nuisances. En surface, les immeubles haussmanniens apparaissent le long des nouveaux boulevards centraux et effacent, simultanément, les maisons ouvrières.⁴

B. Bruxelles déborde son Pentagone

La Ville de Bruxelles se transforme et s'étend. Dans ces transformations, les axes ont un rôle déterminant. La Senne, les boulevards qui la couvrent ensuite, les liaisons ferrées sont autant d'armatures qui soutiennent et témoignent de l'évolution de la ville. Ainsi, la navigation se modernise. Le canal comme le port ne sont plus adaptés. Léopold II initie la construction d'un nouveau port qui prend place en face de Tour & Taxi. À l'aube du XX^e siècle, le chantier du canal de Charleroi est lancé. Il s'achève au lendemain de la Grande Guerre en 1922. Pendant ce temps, la Ville annexe en partie les communes de Laeken et de Molenbeek sur lesquelles est situé, partiellement, le nouveau port. L'avant-port, plus en amont, appartient aux communes de Laeken et de Neder-over-Hembeek. Qu'à cela ne tienne, leurs territoires seront aussi intégrés à la ville. En effet, pour des questions de gestion de toute l'infrastructure ainsi que celle

de l'imposition à l'entrée de la ville, leur inclusion devient nécessaire. La commune de Haren passe également dans le giron bruxellois.

Plus à l'Ouest, le quartier Léopold, qui accueille aujourd'hui les institutions européennes, sort de terre durant la première moitié du XIX^e siècle. Ce nouveau pan de ville naît lui de la coopération entre les élites financière et politique de la capitale. Ces classes « supérieures » établissent ainsi leurs quartiers le long du Maelbeek, affluent de la Senne. On quitte les ruelles médiévales, les îlots sont plus larges, dessinés en damier. La gare de Léopold soutient l'attractivité de ce quartier huppé. Grâce à la contribution financière de la Ville de Bruxelles, celle-ci est en mesure de négocier l'annexion de ce territoire au sien et gagner, de la sorte, de nouvelles rentrées. Plus tard et plus au Nord, l'agglomération s'étend vers ce qui deviendra Schaerbeek.

³ M.-C. HERREMANS, *op. cit.*

⁴ A. VANDENBULCKE (dir.), *op. cit.*

Ces nouveaux quartiers répondent à la demande de la bourgeoisie en quête d'espaces extérieurs privés et de maisons unifamiliales spacieuses. Les classes aisées délaissent volontiers le centre et le modèle urbain au profit d'un territoire partageant davantage de similarités avec l'espace rural.⁵

Ainsi donc la ville s'étend pour diverses

raisons, mais on constate que les infrastructures jouent un rôle prédominant dans son développement. Il faut également souligner le rôle de certains acteurs : la bourgeoisie et le pouvoir politique, avec en figure de proue Léopold II, ainsi que les industriels et les commerçants qui gagnent en importance et donc en pouvoir de négociation.

C. Le xx^e siècle ou le siècle des balafres

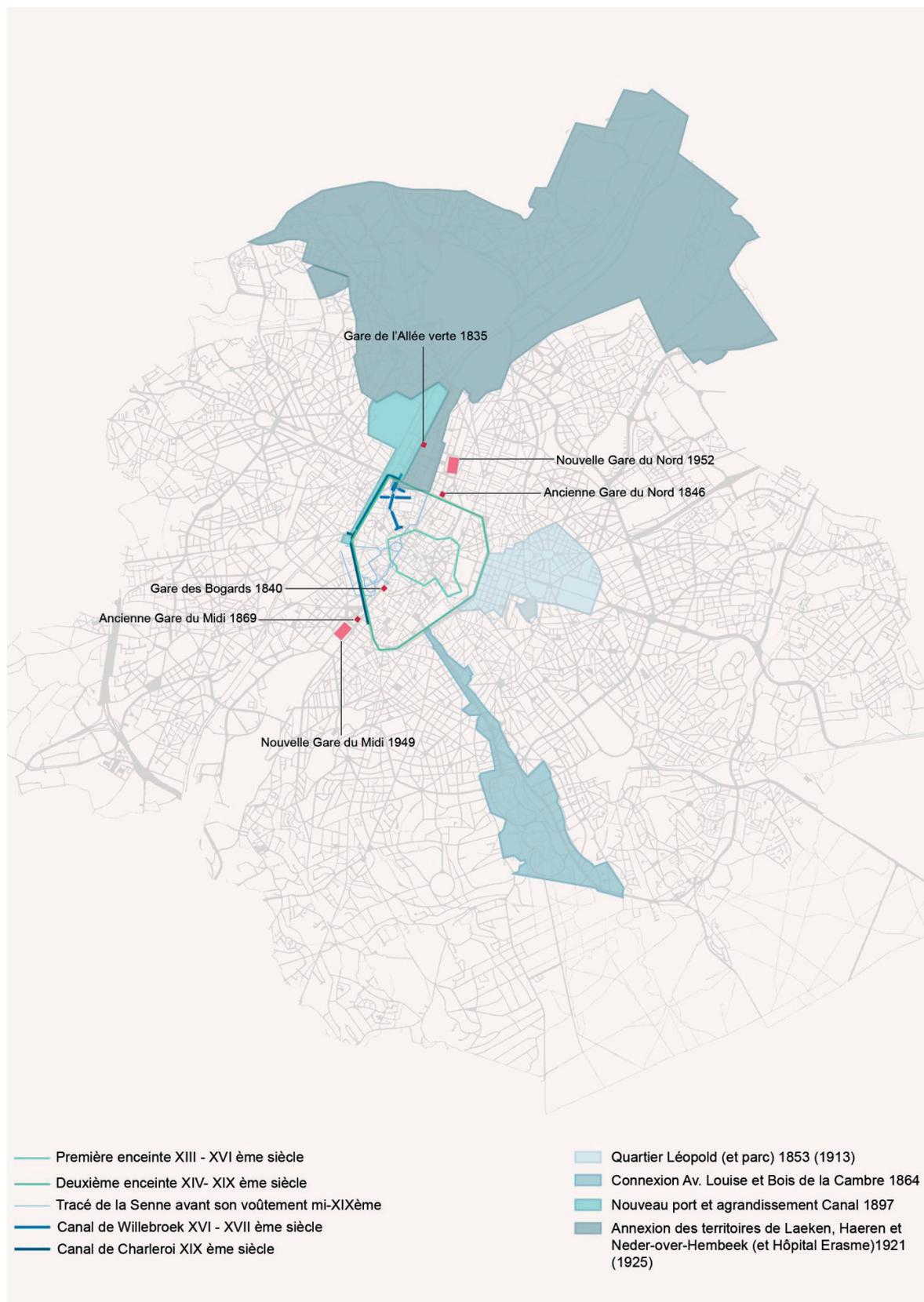
À la sortie de la Seconde Guerre mondiale, se clôture un chantier titanesque : la jonction ferroviaire Nord-Midi. Alors que Bruxelles est mieux desservie par le train, on organise simultanément la circulation automobile de masse. L'automobiliste devrait pouvoir arriver en plein cœur de Bruxelles pour venir y travailler. En effet, l'idée en vogue à l'époque était que le territoire, et la ville, soit découpé en fonction des différentes activités.⁶ Le fonctionnalisme prévoyait qu'on se déplace entre différentes zones pour se loger, travailler, se divertir. Le lieu de travail ne correspond donc pas à celui de l'habitat. Ceux-ci s'éloignent d'autant plus aisément du centre-ville que la priorité à l'automobile augmente la vitesse de déplacement et « réduit »

donc les distances. La Petite Ceinture s'élargit ainsi pour garantir la fluidité du trafic en croissance. Le nombre de bandes augmente tandis que l'espace pour les autres modes de transports diminue. Ce ring intérieur divise davantage la ville. Telles des poupées russes, le centre ancien est englobé dans le Pentagone, puis dans la Première Couronne et enfin, dans la Seconde Couronne, cette dernière faisant la transition entre l'urbain et les zones plus résidentielles. La ville s'étale de tout son long de manière radioconcentrique. Si le Pentagone perd quelques 58 000 habitants entre 1910 et 1947, l'agglomération, Pentagone non inclus, voit sa population croître de plus de 300 000 unités.⁷

⁵ J.-M. HALLEUX, L. BRÜCK, N. MAIRY, « La périurbanisation résidentielle en Belgique à la lumière des contextes suisse et danois: enracinement, dynamiques centrifuges et régulations collectives », *Belgeo*, 4/2002, [en ligne :], <https://journals.openedition.org/belgeo/16086>, consulté le 4 septembre 2018.

⁶ LE CORBUSIER, *La Charte d'Athènes*, rééd., Paris : Seuil « Points », 2016.

⁷ *Prolégomènes pour un Plan Directeur*. Cette étude n'est pas destinée à la publication mais la Revue Présence de Bruxelles en a donné les lignes principales.

Bruxelles s'étale⁸

II. PÉRIURBANISATION ET FIXATION DES FRONTIÈRES

A. Étalement urbain

Les nouvelles autoroutes viennent encore soutenir l'étalement de Bruxelles. Les banlieues se rapprochent autant qu'elles s'étendent. Dès les années 1960, le confort économique, le développement de l'automobile, les disponibilités foncières poussent les ménages à résider dans les alentours de la ville tout en venant travailler dans cette dernière. C'est ce qu'on appelle la périurbanisation. Les navetteurs ont toujours existé, même avant l'arrivée de la voiture.⁹ Cependant, ce phénomène a largement augmenté avec l'accessibilité des masses au transport automobile.

La périurbanisation est une tendance lourde en Belgique. On la doit à plusieurs facteurs. Tout d'abord à une préférence tenace des ménages belges à la « villa quatre

façades ». Ceux-ci rechignent davantage que leurs homologues méditerranéens à s'installer en ville, par exemple. Disposant d'une topographie favorable à l'habitat, la Belgique a de longue date considéré le sol comme une ressource abondante. Relativement protégée des guerres et des invasions, il n'y a pas eu de besoins particuliers à se regrouper pour faire front commun. Ainsi donc, le Belge ne serait pas coutumier d'une vie urbaine et des contraintes qui lui sont associées (proximités, obligations collectives, nuisances...). Ces habitudes couplées aux phénomènes décrits plus haut ont favorisé les tendances centrifuges.¹⁰ Bruxelles ne s'est donc pas densifiée verticalement comme l'ont fait Tokyo ou New York ; elle s'est étendue de tout son long parallèlement à l'augmentation des besoins des ménages.¹¹

B. Frontières contraignantes

Si Bruxelles s'étend en fonction de ses besoins, l'administration du territoire suit une autre logique. En effet, nul n'ignore les conflits linguistiques qui secouent la Belgique depuis le xx^e siècle. Le territoire sera alors divisé en deux régions unilingues et une bilingue. La loi de 1932 stipule également que le statut linguistique des communes peut évoluer en fonction de sa population. Ainsi, si plus de la moitié des habitants parlent une autre langue que celle officielle du territoire, la commune peut modifier son statut linguistique. Lors des recensements, certaines communes ont changé de « camp ». Woluwe Saint-Etienne est passée en territoire unilingue flamand en

1932. Vingt ans plus tard¹², Ganshoren, Evere et Berchem-Sainte-Agathe abandonnent leur statut flamand pour revêtir le bilinguisme bruxellois.¹³

La « tache d'huile » bilingue (et donc surtout francophone) cause des sueurs froides en Flandre. On supprime alors les recensements et on fixe définitivement la frontière. Celle-ci est le fruit d'un compromis. La région bilingue de Bruxelles est restreinte aux 19 communes. Des communes limitrophes comme Linkebeek, Wezembeek-Oppem, Crainhem... obtiennent un statut particulier, pas totalement bilingues mais avec la recon-

⁹ C. VANDERMOTTEN, « Théorie géographique et empirie historique : site, situation et auto-reproduction spatiale. De Bruxelles à la ville européenne », *Revue belge de Philosophie et d'Histoire*, LXXXIX, 2011, [en ligne :], https://www.persee.fr/doc/rbph_0035-0818_2011_num_89_2_8138, consulté le 4 septembre 2018.

¹⁰ J.-M. HALLEUX, L. BRÜCK, N. MAIRY, *op. cit.*

¹¹ *Idem.*

¹² Malgré que le recensement fut effectué en 1947, les résultats ne furent rendus publics qu'en 1954.

¹³ « Recensements linguistiques : composante du recensement de la population », *docu.vlaamserand.be*, s. d., [en ligne :], <http://www.docu.vlaamserand.be/ned/webpage.asp?WebpageId=611>, consulté le 4 septembre 2018.

naissance des minorités de l'autre langue sur leur territoire. Elles deviendront les « communes à facilités ».¹⁴

Cette frontière linguistique entrée en vigueur en 1963 constitue les prémices du fédéralisme belge. L'État unitaire délègue depuis 1970 ses compétences, premièrement, aux communautés et ensuite, aux régions. Les premières, au nombre de trois, sont basées sur les matières dites « personnalisables », c'est-à-dire ayant trait à la personne (emploi de la langue, éducation...). Les secondes, également un trio, se définissent par rapport au territoire (économie, énergie, aménagement du territoire...). Les régions flamande et wallonne ont été instituées en 1980. Faute d'accord, la Région bruxelloise attendra neuf années supplémentaires pour voir le jour.

Ses compétences ne seront définies qu'en 1989 et seront modifiées à diverses reprises au cours des phases ultérieures de réforme de l'État.

Ces frontières qui, selon certains, pourraient devenir des frontières d'État, posent de nombreux problèmes. Les frontières entraînent de la concurrence, de l'incohérence, du gaspillage de ressources... En outre, il existe des thématiques qui ne s'arrêtent pas aux limites administratives. Les gens traversent les différentes régions. Comment s'assurer que chacun, dès lors, contribue équitablement aux services qu'il utilise ? Enfin, que faire quand les frontières sont trop étroites ? Que le territoire réellement vécu dépasse les limites initialement prévues ?

III. BRUXELLES, LA MÉTROPOLE

A. Une métropole, définition

Une métropole est une ville majeure, la ville-mère. Dans la Rome antique, la métropole était la capitale administrative d'une province. Le terme a rapidement glissé vers la ville de référence, celle qui rayonne sur un vaste territoire. De par son importance économique, de par ses lieux de décisions, de par sa taille et sa population... elle impacte un territoire plus vaste que le sien. La métropole française administre ses territoires d'Outre-mer, la métropole impose son autorité à ses colonies... Aujourd'hui, la mondialisation étant passé par là, une métropole est une ville connectée. Alors que le pouvoir politique des États diminue, l'importance des villes dans l'économie mondiale crée, selon Saskia Sassen¹⁵, de nouvelles échelles d'action et de gouvernance. Les technologies de l'infor-

mation raccourcissant les distances, la dispersion des activités de production côtoie la concentration des activités de coordination et de gestion.

Les métropoles modernes réunissent également des activités génératrices d'innovation. Elles enclenchent et entraînent l'évolution des sociétés. Les plus importantes d'entre elles, les villes mondiales, sont au cœur d'un réseau s'étalant aux quatre coins du globe. La hiérarchie et la concurrence régissent les rapports de force entre ces territoires. Dès lors, la position dans le réseau inter-métropolitain est essentielle, déterminant le poids dans l'économie mondiale.¹⁶

¹⁴ Parallèlement, des communes fouronnaises passent en terre flamande tandis que cette dernière concède également des facilités aux francophones. Plus d'infos : S. RILLAERTS, « La frontière linguistique 1878- 1963 », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, 24, 2010, [en ligne :], <https://www.cairn.info/revue-courrier-hebdomadaire-du-crisp-2010-24-page-7.htm#s2n8>, consulté le 4 septembre 2018.

¹⁵ *The Global City – New York, London, Tokyo, Princeton*, Princeton University Press, 1991.

¹⁶ T. SAINT-JULIEN, « Métropole », *Hypergeo*, s. d., [en ligne :], <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article650>, consulté le 4 septembre 2018.

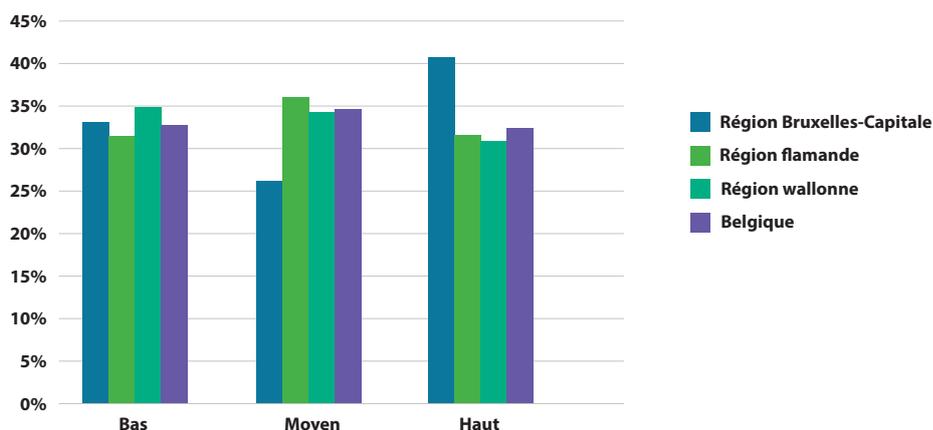
B. En quoi Bruxelles est une métropole ?

La capitale belge est intégrée dans le réseau inter-métropolitain international, d'abord grâce à son assise régionale. Bruxelles réside au cœur d'une grande métropole, la North Western Metropolitan Area (NWMA) où sont incluses d'autres villes importantes comme Gand, Anvers et Louvain. Entre ces grandes centralités, d'autres entités plus petites viennent compléter le réseau. Historiquement, en effet, les villes se sont installées à 25/30 km les unes des autres, distance qui permettait de faire l'aller-retour en une journée de marche. Ce vaste territoire englobe, aujourd'hui, une population nombreuse et constitue une source importante de richesses. Le triangle d'or belge Anvers-Gand-Bruxelles est responsable de plus de 60 % des transactions en Belgique. En outre, l'autoroute A12 reliant Anvers à Bruxelles est un axe logistique européen de premier choix. Il est en effet renforcé par le port d'Anvers, l'aéroport de Zaventem et par la connexion entre le Canal de Bruxelles et l'Escaut. La Région bruxelloise est bien connectée grâce aux infrastructures ferroviaires, autoroutières et aéroportuaires. Ces liaisons lui assurent une intégration dans

un maillage à plusieurs échelles, tant au niveau local qu'international.¹⁷

À l'instar des autres métropoles, Bruxelles accueille les centres de décision de l'économie mondialisée, des secteurs porteurs d'innovation ; elle constitue aussi un pôle culturel et attire populations et activités. Cela se note, notamment, dans le niveau d'instruction de la population qu'elle attire. Le constat est sans appel concernant le taux d'emplois requérant une formation supérieure. Plus de la moitié des emplois bruxellois (56,1 % en 2015) sont occupés par des personnes détenant au minimum un diplôme de l'enseignement supérieur. La Flandre et la Wallonie enregistrent, elles, comparativement un taux allant jusqu'à 38 %. Bruxelles concentre, en effet, des secteurs gourmands en capital humain comme la finance, les organismes extraterritoriaux, l'information et la communication ou encore dans les domaines scientifiques et techniques.¹⁸ Il faut par ailleurs noter la disparité au sein de la RBC puisqu'on constate simultanément un nombre élevé de Bruxellois ayant un faible niveau d'instruction.

Niveau d'instruction de la population (25 ans et +) par Région



Source : Enquête dur les Forces de Travail 2016, Statbel (Direction générale Statistique – Statistics Belgium), calculs IBSA

¹⁷ P. VIGANO citée par E. DEGRAVE, « Horizontal Metropolis, the Prodigal Territories. Interview with Paola Viganò », *Architecture in Belgium*, 28 juin 2018, [en ligne :], <http://a-plus.be/en/actuel/horizontal-metropolis-het-beloofde-land-2-2/#.W3FRK8LxrlU>, consulté le 4 septembre 2018.

¹⁸ « FOCUS : Quelles perspectives pour l'emploi des hautement qualifiés à Bruxelles », *Actiris*, mars 2015, [en ligne :], http://www.actiris.be/Portals/36/Documents/FR/Focus_dipl%3c3%b4m%3c3%a9s%20du%20sup%3c3%a9rieur%20%3c3%a0%20Bruxelles.pdf, consulté le 4 septembre 2018.

Depuis 1958, Bruxelles est un centre politique important puisqu'elle est devenue la capitale de l'Union européenne. On estime à 100 000 le nombre d'emplois en lien direct ou indirect avec les institutions internationales. Cela représente 13 % de l'emploi bruxellois. Cette présence internationale est également responsable de plus de 12 % du PIB belge.¹⁹

Si la NWMA est presque aussi importante démographiquement parlant que Londres et Paris, elle se distingue de ces dernières. Celles-ci constituent le modèle type des métropoles nées au XIX^e siècle. Elles sont radioconcentriques et compactes. À l'inverse, Tokyo et New York, archétypes du XX^e siècle se sont étendues verticalement. L'archétype de notre époque se rapproche de la NWMA : largement étendu horizontalement et moins concentré. À l'image du Randstad combinant les villes de Rotterdam, Amsterdam, La Haye et Utrecht, le territoire métropolitain est composé de formes très urbaines et d'autres beaucoup moins. Par endroits bien plus lâche ou plus dense, ce réseau fait partie d'un tout interconnecté au sein duquel la diversité est importante. Bruxelles n'est ainsi pas seulement connue pour être le cœur de l'Europe. Elle résonne par exemple via son commerce de voitures d'occasions, installé dans le quadrant Nord-Ouest à proximité du canal. Le quartier Heyvaert a acquis une certaine renommée en Afrique du Nord et centrale. Ainsi donc, à l'image de la métropole

diverse décrite par Paola Viganò et Bernardo Secchi²⁰, la RBC peut compter sur différents secteurs d'activités, une population multiethnique et diversement formée, des paysages contrastés...

Il convient de veiller à la cohérence et à la coopération entre toutes ces facettes du territoire métropolitain. Vincent Kaufmann a par exemple posé la question pertinente de ce qu'était encore la campagne à l'heure de la métropolisation. Les cités dortoirs constitueraient-elles le modèle campagnard d'aujourd'hui ?²¹ En effet, autour de Bruxelles, s'agglutinent un nombre toujours plus grand de polarités, qui ne sont pas nécessairement de grands centres urbains, sans pour autant conserver le mode de vie campagnard. Dans ce scénario, il devient complexe de déterminer les limites d'un tel territoire. Si les limites de sa zone d'influence demeurent floues, il est cependant certain qu'elle dépasse largement les 19 communes bruxelloises. Ainsi, lors de l'élaboration du projet Bruxelles 2040²², on a déterminé la zone RER comme le territoire métropolitain bruxellois. Ce n'est pas la seule manière de déterminer ce dernier. Plusieurs paramètres dessinent l'hinterland bruxellois. Le bâti, les relations téléphoniques, le taux d'emploi, les déplacements quotidiens... indiquent différemment les contours du territoire métropolitain. Nous allons nous attarder sur ces deux derniers afin d'illustrer l'influence mouvante de la capitale.

¹⁹ F. NOËLLE, C. VANDERMOTTEN, *La planification de Bruxelles dans le cadre du développement des « villes-mondes ». Programme d'actions transversales : La Belgique dans une société mondialisée. Rapport final*, Bruxelles : Université libre de Bruxelles, « Contrats de recherche S3/11/004 et S3/11/005 », juin 2004, [en ligne :], https://www.belspo.be/belspo/organisation/Publ/pub_ostc/S3/rS311004_en.pdf, consulté le 4 septembre 2018.

²⁰ *Bruxelles et ses territoires*, Studio 010 Bernardo Secchi, Paola Viganò, [en ligne :] <https://urbanisme.irisnet.be/pdf/Pages%20de%20101014%20BXL2040%20Offre%20s-v%20vision.pdf>, consulté le 4 septembre 2018.

²¹ V. KAUFMANN, *Retour sur la ville, Mobilité et transformations urbaines*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 2014.

²² Bruxelles 2040 est une initiative lancée en 2012, avant de s'atteler à l'élaboration du PRDD. Trois bureaux d'architectes ont été choisis pour proposer une vision de Bruxelles comme métropole à l'horizon 2040. Pour visualiser les projets : <https://urbanisme.irisnet.be/pdf/publication-bruxelles-2040>.

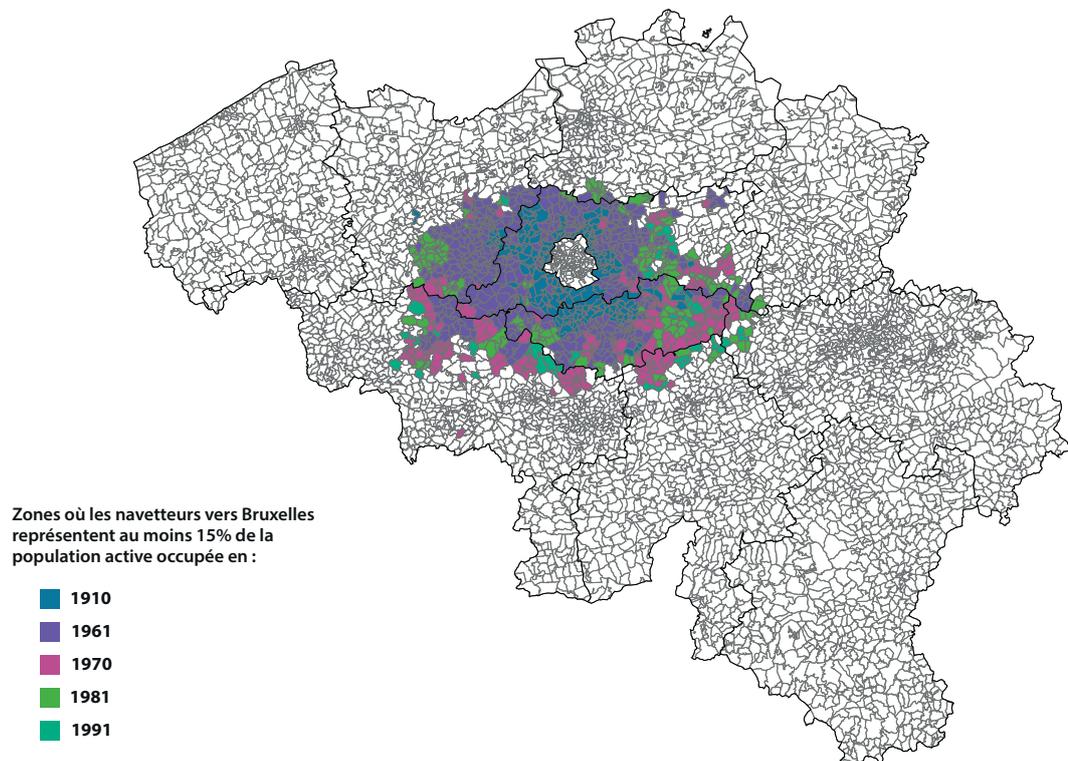
C. L'emploi et la mobilité comme thématiques majeures de la métropole

1. La RBC pourvoyeuse d'emplois

Il est possible de quantifier l'attractivité de la RBC par le taux d'employés extérieurs qu'elle attire. Ainsi les arrondissements à proximité d'Hal-Vilvorde, Nivelles, Alost, Ath et Louvain comptent entre 37 % et 14 % de personnes actives occupées en RBC en 2011.²³ La moitié des emplois occupés en RBC le sont par des non-Bruxellois. À l'échelle nationale, la RBC offre 16 % des emplois aux Belges actifs travaillant en Belgique. Elle contribue

en moyenne à un peu moins d'un cinquième du PIB belge (sans compter que l'activité liée à l'Union européenne n'est pas comptabilisée dans le PIB belge)²⁴ avec un territoire qui compte pour moins de 1 % de la superficie nationale et avec 10 % de la population belge.²⁵ Elle atteint ainsi une richesse par habitant élevée, la quatrième région la plus riche de l'Union européenne en 2015.²⁶

Évolution de la zone d'influence du centre d'emploi bruxellois entre 1910 et 1991



Source : C. Vandermotten (2003)

²³ « Censuses 2011 : déplacements domicile lieu de travail », *census2011.be*, s. d., [en ligne] http://www.census2011.be/analyse/flux_fr.html, consulté le 18 septembre 2018.

²⁴ C. VANDERMOTTEN, « L'espace bruxellois », *Bruxelles et son hinterland socio-économique – colloque*, 18 juin 2008, [en ligne :], <http://www.briobrussel.be/assets/colloque-%20bruxelles%20et%20hinterland.pdf>, consulté le 4 septembre 2018.

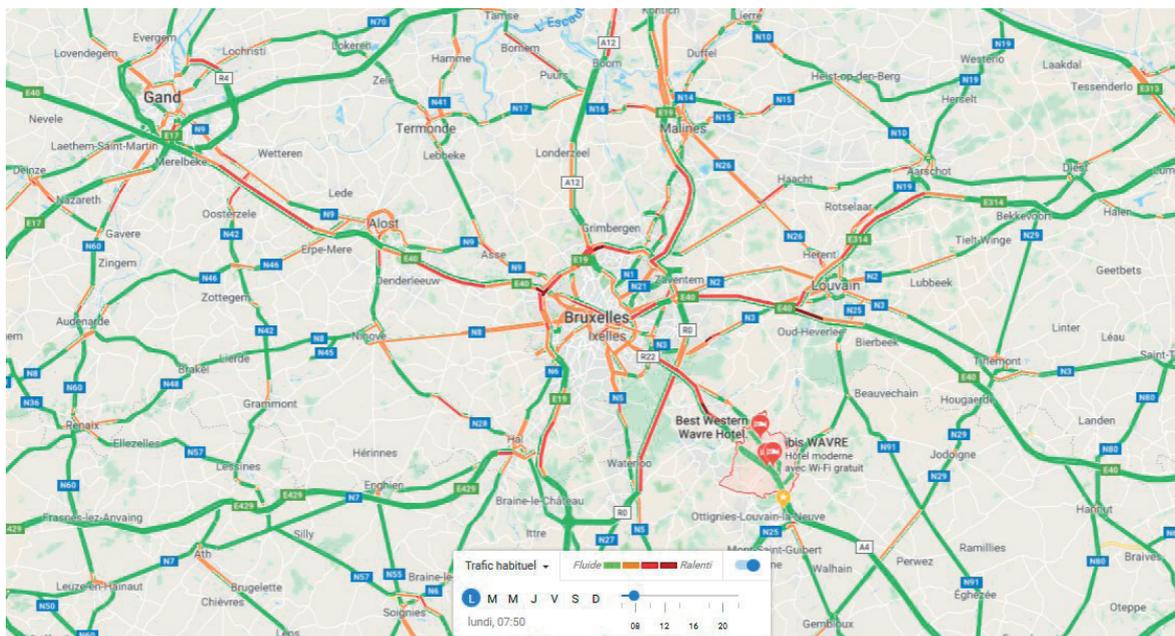
²⁵ « PIB en volume », *Iweps*, mars 2018, [en ligne :] <https://www.iweps.be/indicateur-statistique/pib-en-volume/>, consulté le 4 septembre 2018.

²⁶ « Bruxelles, la 4^e ville la plus riche de l'UE en terme de PIB/habitant », *RTBF*, 31 mars 2017, [en ligne :], https://www.rtf.be/info/regions/bruxelles/detail_bruxelles-4e-region-la-plus-riche-de-l-ue-en-termes-de-pib-par-habitant-eurostat?id=9569118, consulté le 4 septembre 2018.

2. Une centralité névralgique (vers lequel tout converge)

Si on se déplace de plus en plus pour des motifs différents, la mobilité reste, pour beaucoup, liée à l'emploi et aux déplacements scolaires. Il y a un peu plus de 300 000 navetteurs qui arrivent et repartent de Bruxelles quotidiennement. La majorité de ces déplacements, presque les 2/3, se fait encore aujourd'hui en voiture et entraîne des embouteillages notoires.²⁷ On recense ainsi qu'entre 175 000

et 200 000 automobilistes effectuent seuls leurs navettes quotidiennes.²⁸ On compte un trafic dense en heure de pointe à toutes les entrées de la RBC. Une semaine type du lundi au vendredi enregistre, par exemple, quelques 1 500 km cumulés de bouchons sur les routes bruxelloises. Un lundi matin, jour qui enregistre un nombre important de déplacements, on enregistre autour des 300 km de file (carte ci-dessous).



Source : GooglesMaps

En transports en commun (TC), la RBC est quantitativement bien desservie. Il existe sept lignes TEC reliant le Brabant wallon et Bruxelles dont deux rapides, les *confortos*. De Lijn compte plus de 60 lignes connectant la capitale à la Région Flamande. Mais c'est surtout le chemin de fer qui transporte les navetteurs. On dépasse les 130 000 voyageurs entrant et sortant quotidiennement. Environ les trois quarts des motifs de déplacements

sont liés à l'emploi et à la scolarité. La RBC est l'origine ou l'arrivée de plus de la moitié des voyages de la SNCB. Dès lors, la tranche-horaire 7h15 – 9h15 est la plus importante. Tout cela n'est pas sans poser des problèmes de goulot sur la liaison Nord-Midi. En heure de pointe, 96 trains / heure traversent le réseau Nord-Midi de six voies alors que le niveau de saturation était fixé à 90 trains/heure.²⁹

²⁷ A. LOUVIGNY, « Comment se déplacent les Bruxellois et les navetteurs dans la capitale ? », *RTBF*, 23 février 2016, [en ligne :], https://www.rtbef.be/info/regions/bruxelles/detail_comment-se-deplacent-les-bruxellois-et-les-navetteurs-dans-la-capitale-infographie?id=9221441, consulté le 4 septembre 2018.

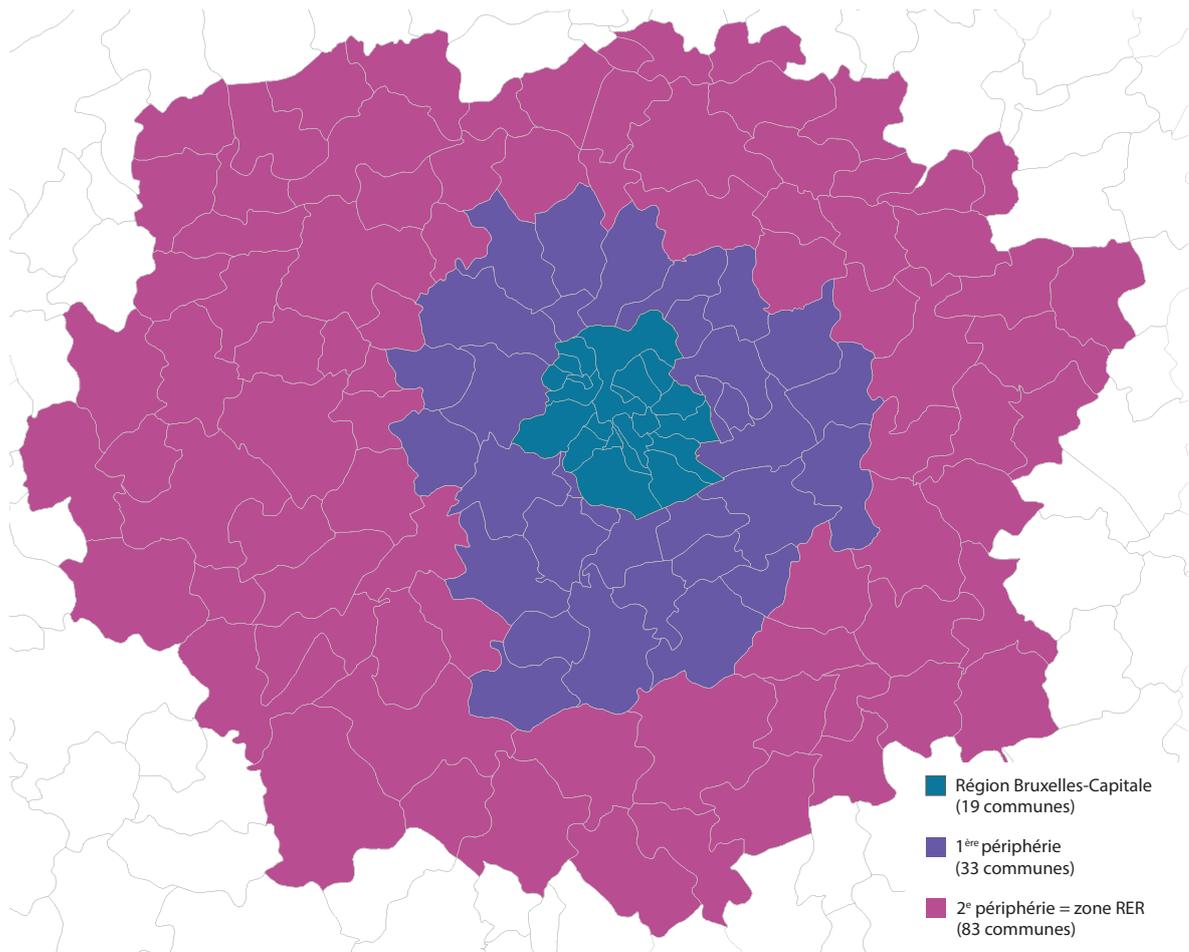
²⁸ « Mobilité : « Navetteurs, c'est vous l'embouteillage ! Partagez votre voiture ! » », *RTBF.be*, 15 septembre 2017, [en ligne :], https://www.rtbef.be/info/belgique/detail_mobilite-navetteurs-c-est-vous-l-embouteillage-partagez-votre-voiture?id=9710159, consulté le 4 septembre 2018.

²⁹ P. FRENAY, « Pour un projet de développement territorial associé au RER bruxellois. Essai de mise en évidence des facteurs déterminants fondamentaux », *Brussels Studies*, 2009, [en ligne :], <https://journals.openedition.org/brussels/710>, consulté le 4 septembre 2018.

Afin de soutenir les déplacements TC, un réseau express régional (RER) devrait voir le jour et apporter un bol d'air à la mobilité ferrée autour de Bruxelles. Les premiers coups de pioche ont débuté en 2004. Il prévoit, à terme, de desservir la RBC dans un rayon de 30 kilomètres. Douze lignes traverseront les

deux Brabants. La zone RER est assez similaire à la seconde périphérie dessinée autour de Bruxelles. Cette zone définie dans le Plan Iris II compte 135 communes, dont 19 bruxelloises. Ce réseau de mobilité dessine déjà une zone d'influence de la RBC.

Zone d'influence de la RBC³⁰



Source : Plan Iris II

³⁰ « Iris II : Plan de mobilité région de Bruxelles Capitale », *Bruxelles Mobilité*, 2011, [en ligne :], https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/iris2_le_plan_regional_de_mobilite_une_vision_davenir_0.pdf, consulté le 4 septembre 2018.

IV. CONSÉQUENCES ET SOLUTIONS

A. Les conséquences de l'inaction

La gestion de Bruxelles est aussi épineuse que son rôle pour le royaume est fondamental. Et ce, depuis l'Indépendance. Pierre d'achoppement sur laquelle ont mainte fois trébuché les questions communautaires, son devenir métropolitain ne fait pas figure d'exception. Les régions du Nord et du Sud se satisfont d'une RBC pourvoyeuse de richesse, tirant parti de leur mitoyenneté, tout en craignant une expansion à leurs dépens. Si la Wallonie ne semble pas vouloir trop s'y frotter, la Flandre veille de près à la sauvegarde de ses intérêts flamands menacés par cette tâche d'huile francophone, mais de plus en plus internationale. La concurrence interrégionale n'est pas absente des relations belgo-belges. Ce contexte tendu se ressent à chaque négociation sur l'avenir fédéral de la Belgique ainsi que dans la plupart des dossiers bruxellois.

Les dossiers qui fâchent sont nombreux à Bruxelles. Ces affrontements semblent d'autant plus obsolètes à l'heure de l'avantage des villes-mondes sur les États nationaux (et sur les régions ?). Les communes à facilité se querellent encore volontiers sur l'usage de la langue, français ou néerlandais, alors que bon nombre de ménages issus de l'internationalité de Bruxelles s'y sont installés. Le premier aéroport de Belgique se voit englué dans des conflits afin de déterminer s'il est préférable de survoler des communes davantage francophones ou néerlandophones. La construction d'un nouveau stade national susceptible d'accueillir de grandes compétitions internationales est mort-née faute d'avoir pu trouver un accord sur sa localisation. En Brabant flamand ou à Bruxelles ? Sachant que si l'un peut compter sur les bénéfices de sa localisation sur le territoire, les deux provinces devront supporter les conséquences liées au trafic, aux nuisances, à la sécurisation de cette nouvelle installation. Et ce, chacune chez elle.

À côté de ces dossiers venimeux, d'autres problèmes structurels pâtissent également de l'absence de coordination des trois régions. Il y a, bien sûr, la mobilité qui fait couler beaucoup d'encre. Nous avons vu que les embouteillages sont importants et que la jonction Nord-Midi sature. Le conflit se dessine alors entre les attentes des navetteurs espérant une fluidité maximale, ce qui passerait par un agrandissement des infrastructures (la Flandre envisage ainsi d'élargir une partie du Ring Nord) et celles des habitants qui attendent un cadre de vie libéré de l'emprise automobile (la RBC pense à se débarrasser de ses viaducs). Le dossier RER est un autre exemple de ces mêmes rivalités. La priorité de la Wallonie et de la Flandre est d'arriver et de sortir de Bruxelles le plus rapidement et aisément possible. La RBC, elle, entend jouer sur ces nouvelles lignes ferroviaires pour affiner son maillage interne.³¹ Il est également surprenant que la RBC voit se côtoyer les trois services de transports en commun régionaux sur son territoire, chacun avec sa propre billetterie. En matière de cohérence et d'efficacité, on a connu mieux.

Dans les débats, on arrive rapidement à la question qui fâche : qui paye ? Qui utilise et qui contribue ? La mobilité demeure l'illustration la plus parlante. Les tunnels bruxellois assurant le transit de et vers Bruxelles sont en piteux état. Il en va de même pour le viaduc Hermann-Debroux. La rénovation de ces infrastructures est supportée financièrement par la RBC puisque se situant sur son territoire. Or, ces ponts et tunnels assurent également le trafic pendulaire. Les non-bruxellois ne participent donc pas directement à leur financement puisqu'on maintient une taxation au domicile. Ce constat vaut également pour d'autres services comme certaines écoles. Ce déséquilibre a déjà fait l'objet d'une atten-

³¹ L. DAMAY, « Un RER à Bruxelles ? Socio-histoire des rivalités et des régulations politiques (1989 – 2013) », *Brussels Studies*, février 2014, [en ligne :] <https://journals.openedition.org/brussels/1205>, consulté le 4 septembre 2018.

tion particulière. En effet, il existe un fond de soutien fédéral, Beliris, qui doit permettre à Bruxelles d'assumer ses fonctions de capitale européenne et de place internationale. Il ne concerne cependant qu'un aspect sectoriel de ce déséquilibre. Une péréquation fiscale n'a ainsi jamais vu le jour, système qui existe pourtant ailleurs dans des situations comparables comme à Berlin.³² Cette disparité est donc loin d'être résolue.

Ainsi donc les sources de conflits interrégionaux se manifestant sur le territoire

bruxellois sont nombreuses. Les intérêts des une et des autres peuvent paraître contradictoires et concurrents. Pourtant, la coopération devient inévitable à l'heure de la ville-monde. Peut-on espérer que les autorités wallonnes, bruxelloises et flamandes voient dans la perte de l'autre autre chose qu'une opportunité à saisir ? Le développement de l'une des régions ne devrait pas signifier, automatiquement, une perte du gâteau pour les autres. Il existe des points de rencontre et des solutions win-win.

B. Quelles solutions ? Réalité institutionnelle et initiatives privées

Conscient de ces enjeux, le monde politique n'est pas resté totalement sourd aux demandes émanant majoritairement de Bruxelles. À l'initiative de Charles Piqué, on a d'abord proposé un conseil de communauté urbaine regroupant les trois régions dans une logique de consultation et de coopération. Les acteurs économiques se sont également emparés du dossier. En effet,

le patronat a lancé une *Business Route for Metropolitan Brussels*. Si la formule politique a donné naissance à une réalité juridique, quoique différente du projet initial, la communauté métropolitaine, la version « société civile » constitue un cercle de réflexion composé des organisations patronales. Voyons ce qu'il en est à l'heure actuelle.

1. La communauté métropolitaine de Bruxelles

Rejeton de la sixième réforme de l'État, compensation pour la scission de l'arrondissement de Bruxelles-Hal-Vilvorde, la création de la communauté métropolitaine est liée au refinancement de Bruxelles ainsi qu'à sa simplification institutionnelle. Cette série d'accords est signée en septembre 2011. La Communauté métropolitaine de Bruxelles est instituée par la loi spéciale du 19 juillet 2012.

Le législateur entend offrir un espace de concertation pour gérer les matières transrégionales prévues explicitement : la mobilité, la sécurité routière ainsi que les travaux

routiers de et vers Bruxelles. Les modalités et l'objet de la concertation doivent être fixés par les Régions. Premières concernées par la communauté, les régions y envoient chacune un représentant. Viennent s'ajouter les représentants des 19 communes bruxelloises ainsi que ceux des communes des deux Brabant, et de l'autorité fédérale. Les provinces du Brabant Wallon et du Brabant Flamand sont libres de s'y associer ou non.

Mise à part ces précisions de base, le contour de la communauté métropolitaine reste au demeurant très flou. On attend tou-

³² C. VANDERMOTTEN, « L'espace bruxellois », *op. cit.* En Allemagne, il existe un système de solidarité entre les différentes entités de l'État fédéral qui se traduit par des péréquations de ressources verticale (du Bund vers les Länder et les communes) et horizontale (entre Länder). Ainsi, par exemple, le niveau fédéral ajoute une population fictive de 35 % à Berlin lors de la redistribution des ressources nationales afin de l'aider dans son rôle de capitale coupée de son hinterland. De même, Berlin étant pourvoyeuse de services mais ne disposant pas de rentrées importantes, son budget en déséquilibre est « assaini » par un mécanisme de nivellement entre les Länder. Les plus riches soutiennent les moins riches, certains Länder sont bénéficiaires tandis que d'autres sont contributeurs. Plus d'infos : L. GUIHÉRY, « Fédéralisme fiscal en Allemagne. Quelle réforme de la péréquation financière en Allemagne ? », *Économie publique / Public Economics*, 08/2001, [en ligne :], <https://journals.openedition.org/economiepublique/652>, consulté le 4 septembre 2018.

jours l'accord de coopération inter-régional devant concrétiser cette gestion métropolitaine. Le mode de fonctionnement reste également peu précis. En outre, d'autres thématiques transrégionales comme l'environnement, l'aménagement du territoire, etc. ne sont pas reprises. Plus frappant encore, alors que la mobilité constitue la préoccupation première, le Réseau express régional (RER) n'est pas du

2. Brussels Metropolitan Region

La société civile, ou plutôt le patronat (Voka, Feb, Beci, UWE), s'est retrouvé derrière une Feuille de route en 2008 : la Business Route. L'objectif ? Stimuler l'activité économique au sein de l'espace métropolitain bruxellois. Quatre axes ont été choisis : la mobilité, le marché de l'emploi, l'aménagement du territoire et l'attractivité internationale de la ville. À côté, d'autres sujets font l'objet d'une attention particulière, comme la finance, les médias, les affaires européennes, les technologies de l'information et de la communication

ressort la Communauté mais bien d'un organe interne à la SNCB où sont également regroupés le niveau fédéral et les Régions. De même, les trois opérateurs régionaux en matière de mobilité ne sont pas repris au sein de la Communauté. Ces lacunes et ces zones d'ombres ont amené plusieurs observateurs à dénoncer cette « boîte vide » et le manque d'ambition au regard des défis auxquels fait face la RBC.³³

ainsi que les *smart cities* et les affaires européennes.

Pour ce faire, le Brussels Metropolitan réunit experts et acteurs concernés autour de certaines thématiques en vue de créer des synergies et d'apporter des solutions communes à des problèmes partagés. Il s'agit plus de faire remonter les idées jusqu'au pouvoir politique que de mener directement des actions. Les accords de coopération ponctuels et thématiques priment donc sur la structure institutionnelle.³⁴

C. Constats

Ainsi donc deux formules existent déjà pour penser et faire avancer la métropole bruxelloise. La tentative d'encadrement institutionnel est pour l'instant lacunaire, mais a le mérite d'exister au cas où on parviendrait à réellement faire collaborer les différents niveaux de pouvoirs concernés. L'initiative patronale a peut-être davantage de chance de faire entendre ses préoccupations. La formule est plus souple et portée par un acteur moteur de la transformation des villes. Cohérente avec le premier obstacle au développement économique de Bruxelles, le Brussels Metropolitan s'attèle à la mobilité. Elle vise, depuis 2015, un *mobility shift*.³⁵

Le pouvoir économique a été un acteur majeur dans l'évolution de Bruxelles. On peut parier qu'il sera sans doute d'une grande aide pour faire évoluer les thématiques métropolitaines. Cependant, il le fera là où il y voit un intérêt (mobilité, formation et emploi, fiscalité...). On risque donc certains déséquilibres, les secteurs moins porteurs pouvant demeurer dans l'ombre. De son côté, la communauté métropolitaine demeure une coquille vide. Certes, elle est susceptible d'embrasser tous les domaines, mais elle ne pourra le faire que si les acteurs concernés le souhaitent, ce qui semble faire défaut jusqu'à présent.³⁶

³³ J.-P. NASSAUX, « Démarche belge de métropolisation : la communauté métropolitaine bruxelloise », *La communauté métropolitaine : piège ou opportunité pour Bruxelles ? Actes de la 46^e école urbaine de l'ARAU*, Bruxelles : Atelier de Recherche et d'Action urbaines (ARAU), 2015, [en ligne :] <http://www.arau.org/au/015c8adefa2a4b87d4dca44ddc4633a6b732fd1c.pdf>, consulté le 4 septembre 2018.

³⁴ A. DENEFF, « La Brussels Metropolitan Region : la vision du patronat », *La communauté métropolitaine : piège ou opportunité pour Bruxelles ?*, *op. cit.*

³⁵ Plus d'infos : <http://brusselsmetropolitan.eu/presentation/#activity>.

³⁶ Pour les plus critiques, il s'agirait d'une formule permettant au niveau fédéral de se débarrasser de sujets épineux, sans pour autant permettre de les régler. C. VAN WYNSBERGHE, « Bruxelles et Washington : deux capitales enclavées, deux expériences métropolitaines comparables ? », *Brussels Studies*, avril 2013, [en ligne :] <https://journals.openedition.org/brussels/1136>, consulté le 4 septembre 2018.

V. VERS DAVANTAGE DE COOPÉRATION, LA THÉORIE DES PETITS PAS ?

Ainsi donc la métropole bruxelloise dépasse largement les 19 communes qui constituent son territoire institutionnel. Toute ville tend à croître en même temps qu'elle se développe, comme l'évolution historique l'a montré. La fédéralisation belge a fixé définitivement le territoire bruxellois et donc, limité la gouvernance de celui-ci à l'intérieur de ses frontières. Or, nous venons de voir que l'influence de Bruxelles a un impact significatif sur un nombre bien plus élevé de communes. Ne pas reconnaître les enjeux transrégionaux serait néfaste à plus d'un égard. Des initiatives ont éclo pour proposer des solutions mais leur impact demeure limité.

Il existe pourtant des cas pratiques similaires de gestion d'un territoire métropolitain dont on pourrait plus largement s'inspirer. Lille a ainsi opté pour la formule complète, la « Lille Métropole Communauté urbaine » (LMCU)³⁷ qui regroupe la métropole et son hinterland constitué de 85 communes. Cette intercommunale reprend des matières territoriales comme l'aménagement du territoire, les transports en commun, l'eau, la collecte des déchets ainsi que le stationnement et les équipements. Les acteurs économiques et la société civile sont associés à cette structure promouvant le développement de l'espace métropolitain. Cette formule se fait sur une base volontaire, toutes les parties n'étant pas associées simultanément sur tous les projets.

Berlin et le Brandebourg connaissent également certaines interdépendances entre la capitale et la périphérie. La fusion de ces deux Länder a été refusée lors du référendum de 1995. Cependant, une nouvelle collaboration s'en est suivie à travers la mise sur pied d'une direction commune de l'aménagement du territoire qui vise la rencontre des intérêts des deux entités. Cet objectif dépasse d'ailleurs la gestion territoriale puisque les

tribunaux et le tourisme ont également été repensés vers une harmonisation entre les deux Länder. La coopération s'effectue de manière thématique et ponctuelle, débouchant parfois sur une organisation plus institutionnalisée.

On peut tirer des leçons des voisins européens. Ainsi, l'exemple lillois nous apprend qu'un évènement particulier peut avoir un effet boule de neige. La mobilisation entre 1995 et 1997 autour du dossier de candidature de Lille pour l'organisation des Jeux Olympiques 2004 a forcé une coopération qui s'est, par la suite, élargie et pérennisée. En outre, la rencontre des différents acteurs concernés offre un gage de succès supplémentaire pour l'implémentation de projets comme la LMCU l'a démontré. L'exemple allemand illustre, quant à lui, que des accords ponctuels peuvent pallier, dans une certaine mesure, l'absence d'une institution commune. Berlin montre qu'une formule plus *light* peut être couronnée de succès.

À court terme, nous pourrions espérer que les acteurs concernés s'engagent dans une coopération transrégionale lorsque la thématique l'exige (et elles sont nombreuses, nous l'avons vu). Ces premiers pas pourraient en amener d'autres et construire pas à pas une réelle structure métropolitaine. Cette dernière pourrait être une intercommunale élargie aux communes périphériques et dotée de suffisamment de pouvoirs et d'attribution pour discuter des inégalités. Elle pourrait disposer d'un organe élu directement (avec des règles de participation démocratique permettant à la population non-belge de s'impliquer). On pourrait élargir la Région bruxelloise ou créer encore un niveau intermédiaire entre le Fédéral et les Régions. Ces dernières propositions nécessitent de revoir la Constitution. Or, on sait combien l'avenir de Bruxelles est une pierre sur laquelle on a souvent trébuché.

³⁷ Devenue Métropole européenne de Lille (MEL) en 2015.

Il convient cependant de ne pas perdre de vue l'objectif premier de la métropole : pouvoir développer de manière harmonieuse une ville-monde dont les contours sont variés. Certains sont d'ailleurs d'avis qu'il serait impossible de faire fonctionner une communauté métropolitaine sans un cadre institutionnel fort disposant d'un budget propre et permettant l'harmonisation du territoire (notamment sur les questions fiscales et de péréquation des richesses), à la tête duquel prendrait place un organe démocratique.³⁸ À défaut d'un remaniement des frontières régionales, il s'agit, pour le géographe Christian Vandermotten, de l'option à privilégier. Toutefois, viser trop loin et trop vite pourrait avoir l'effet contraire : brusquer les différentes

parties et laisser la première ville du pays se démener face aux vents contraires et concurrents.

Voilà un projet politique ambitieux dont devrait se saisir les partis postulant aux élections régionales prochaines. En effet, la richesse du sujet permet de mettre en lumière une variété de thématiques qui débordent, bien souvent, le cadre régional. La cohérence de l'espace métropolitain permet de ré-envisager également le fonctionnement interne de la Région, sujet sur lequel nombre d'analyses ont déjà été faites sans que les visions politiques proposées y répondent adéquatement jusqu'ici.

* *

Politologue récemment réorientée dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, Naomi BERGER s'attelle à décortiquer les questions urbaines avec un intérêt marqué pour sa ville d'origine : Bruxelles.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- DAMAY L., « Un RER à Bruxelles ? Socio-histoire des rivalités et des régulations politiques (1989-2013) », *Brussels Studies*, février 2014, [en ligne :] <https://journals.openedition.org/brussels/1205>.
- DEGRAVE E., « Horizontal Metropolis, the Prodigal Territories. Interview with Paola Viganò », *Architecture in Belgium*, 28 juin 2018, [en ligne :] <http://a-plus.be/en/actuel/horizontal-metropolis-het-beloofde-land-2-2/#.W3FRK8LxrIU>.
- DENEFF A., « La Brussels Metropolitan Region : la vision du patronat », *La communauté métropolitaine : piège ou opportunité pour Bruxelles ? Actes de la 46^e école urbaine de l'ARAU*, Bruxelles : Atelier de Recherche et d'Action urbaines (ARAU), 2015, p. 28-31, [en ligne :] <http://www.arau.org/au/015c8adefa2a4b87d4dca44ddc4633a6b732fd1c.pdf>.
- FRENAY P., « Pour un projet de développement territorial associé au RER bruxellois. Essai de mise en évidence des facteurs déterminants fondamentaux », *Brussels Studies*, 2009, [en ligne :] <https://journals.openedition.org/brussels/710>.
- HALLEUX J.-M., BRÜCK L., MAIRY N., « La périurbanisation résidentielle en Belgique à la lumière des contextes suisse et danois : enracinement, dynamiques centrifuges et régulations collectives », *Belgeo*, 4/2002, [en ligne :] <https://journals.openedition.org/belgeo/16086>.
- HERREMANS M.-C., « Le Fait Bruxellois (I) », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, 224, 44/1963, [en ligne :] <https://www.cairn.info/revue-courrier-hebdomadaire-du-crisp-1963-44-page-1.htm>.
- KAUFMANN V., *Retour sur la ville, Mobilité et transformations urbaines*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 2014.
- LE CORBUSIER, *La Charte d'Athènes*, rééd., Paris : Seuil « Points », 2016.
- NASSAUX J.-P., « Démarche belge de métropolisation : la communauté métropolitaine bruxelloise », *La communauté métropolitaine : piège ou opportunité pour Bruxelles ? Actes de la 46^e école urbaine de l'ARAU*, Bruxelles : Atelier de Recherche et d'Action urbaines (ARAU), 2015, p. 8-11, [en ligne :] <http://www.arau.org/au/015c8adefa2a4b87d4dca44ddc4633a6b732fd1c.pdf>.
- NOËLLE F., VANDERMOTTEN C., « La planification de Bruxelles dans le cadre du développement des « villes-mondes » », *Programme d'actions transversales : La Belgique dans une société mondialisée*, juin 2004, [en ligne :] https://www.belspo.be/belspo/organisation/Publ/pub_ostc/S3/rS311004_en.pdf.
- VANDENBULCKE A. (dir.), *Regards sur le développement urbain de Bruxelles*, Bruxelles : Musée de la Ville de Bruxelles – Maison du Roi, Services éducatif et culturel, 2009, [en ligne :] <http://www.brusselcitymuseum.brussels/documents/view/cahier-pedagogique-fr-regards-sur-le-developpement-urbainpdf?id=201>.
- VANDERMOTTEN C., « L'espace bruxellois », *Bruxelles et son hinterland socio-économique – colloque*, 18 juin 2008, [en ligne :] <http://www.briobrussel.be/assets/colloque-%20bruxelles%20et%20hinterland.pdf>.
- VANDERMOTTEN C., « Théorie géographique et empirie historique : site, situation et auto-reproduction spatiale. De Bruxelles à la ville européenne », *Revue belge de Philosophie et d'Histoire*, LXXXIX, 2011, [en ligne :] https://www.persee.fr/doc/rbph_0035-0818_2011_num_89_2_8138.
- VAN WYNSBERGHE C., « Bruxelles et Washington : deux capitales enclavées, deux expériences métropolitaines comparables ? », *Brussels Studies*, avril 2013, [en ligne :] <https://journals.openedition.org/brussels/1136>.

BERGER Naomi, *Bruxelles : un territoire métropolitain à l'étroit*, Bruxelles : CPCP, Analyse n°339, septembre 2018, [en ligne :] <http://www.cpcp.be/publications/bruxelles-territoire-etroit>.

DÉSIREUX D'EN SAVOIR PLUS !

Animation, conférence, table ronde... n'hésitez pas à nous contacter,
Nous sommes à votre service pour organiser des activités sur cette thématique.

www.cpcp.be



Avec le soutien du Ministère de la Fédération Wallonie-Bruxelles

Les élections communales, puis régionales, approchent. En Région bruxelloise, chaque couleur politique présente ses priorités. Aucune ne fait explicitement mention du territoire métropolitain. Pourtant, c'est à cette échelle-là que doit se penser l'avenir de la région centrale du pays. Il devient, en effet, difficile de penser Bruxelles à l'intérieur de ses frontières tant les enjeux actuels dépassent ce territoire institutionnel. Des initiatives ont déjà été tentées, telle la Communauté métropolitaine, mais n'enregistrent qu'un (très) faible succès. Peut-on faire mieux en s'inspirant d'ailleurs ?

Centre Permanent pour la Citoyenneté et la Participation

Rue des Deux Églises, 45 – 1000 Bruxelles

02 238 01 00 | info@cpcp.be

www.cpcp.be



Chaque jour des nouvelles du front !
www.facebook.com/CPCPasbl

Toutes nos publications sont disponibles
en téléchargement libre :

www.cpcp.be/etudes-et-prospectives