



Constat 2002

1. Croissance progressive de la population après un important déclin

1.1. Tendances et mise en perspective

1.2. Décomposition de la dynamique démographique

2. Erosion du revenu moyen engendrant une diminution de la capacité contributive

2.1. Un revenu qui croît moins vite dans les communes bruxelloises que dans le reste du pays

2.2. Une tendance plus marquée que dans les autres centres urbains belges

2.3. Structure du revenu moyen imposable par ménage

2.4. Implications pour le financement de la Région

3. Une précarité croissante qui se concentre dans certaines parties de la ville

3.1. Des écarts de revenus importants entre communes et des poches de pauvreté qui enflent

3.2. L'action sociale comme enjeu du développement de la ville

3.3. Une politique de la santé et de l'aide sociale satisfaisante... mais un contexte institutionnel trop fragmenté

3.4. Un taux de chômage élevé, qui diminue

4. Un pôle économique majeur dont il faut renforcer le dynamisme

4.1. Un pôle économique majeur

4.2. Des zones en retard de développement

4.3. Une croissance métropolitaine qui profite largement à la périphérie

4.4. Analyse sectorielle

4.4.bis La recherche scientifique

4.5. Une ville à tendance administrative

5. Une région qui s'affirme de plus en plus comme ville internationale et interculturelle

5.1. Une capitale nationale et internationale

5.2. Une ville interculturelle

5.3. Un important centre de congrès

6. Une ville verte de deuxième couronne attractive et un centre urbain qui se cherche

6.1. Bruxelles et la périphérie vues par leurs habitants

6.2. Sentiment d'insécurité et insécurité objective

6.3. Une pression fiscale plus lourde liée à une offre de services plus importante

7. Un cadre de vie qui s'améliore

7.1. Mise en perspective

7.2. Le logement bruxellois

7.3. La rénovation intégrée du bâti

7.4. Phénomène de « retour dans les quartiers anciens »... une tendance encore fragile à Bruxelles

[7.5. La rénovation de l'espace public](#)

[7.6. La conservation du patrimoine](#)

8. Un environnement qui s'améliore mais demeure une préoccupation des Bruxellois

[8.1. Les préoccupations environnementales des Bruxellois](#)

[8.2. Les espaces verts](#)

[8.3. L'eau](#)

[8.4. La pollution atmosphérique](#)

[8.5. La propreté](#)

[8.6. Les déchets](#)

[8.7. Le bruit](#)

[8.8. Les antennes émettrices](#)

[8.9. L'énergie](#)

9. Une bonne accessibilité internationale... mais une mobilité périurbaine et urbaine insuffisante

[9.1. Très bonne accessibilité internationale, mauvaise accessibilité depuis la périphérie et difficultés de mobilité interne](#)

[9.2. Tendances : augmentation de la navette en voiture](#)

[9.3. Création d'un bourrelet de congestion aux portes de la ville.](#)

[Pénétration du trafic à l'intérieur des quartiers](#)

[9.4. Performances des transports en commun](#)

[9.5. Stationnement](#)

[9.6. Mobilité et aménagement du territoire](#)

[9.7. Mobilité et transport de marchandises](#)

10. Des atouts réels à mieux promouvoir

[10.1. Une image à promouvoir](#)

[10.2. Attractivité touristique, culturelle et offre de loisirs](#)

[10.3. Renforcer le commerce d'hypercentre](#)

[10.4. Projets phares intégrés, facteurs de développement durable](#)

Conclusion du constat : une région à la croisée des chemins

[1. Une Région fragile](#)

[2. Un potentiel important pour une capitale internationale à taille humaine](#)

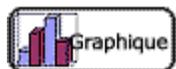


1. Croissance progressive de la population après un important déclin

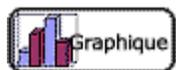
1.1. Tendances et mise en perspective

La population de la région bruxelloise a atteint son maximum en 1967, avec 1.081.000 habitants. Elle a ensuite connu un déclin marqué au profit de la périphérie. Au 1er janvier 2000, la population bruxelloise atteignait près de 960.000 habitants¹, soit environ 50.000 de moins qu'en 1980 et 120.000 de moins qu'en 1967. Ce déclin s'est arrêté au milieu de la décennie 90 et a fait place, ces dernières années, à une légère croissance de la population.

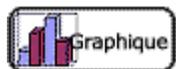
Le phénomène de déclin de la population observé jusqu'au début des années '90 en région bruxelloise correspond à un phénomène de suburbanisation typique des villes en Belgique comme à l'étranger. Il s'accompagne généralement d'une croissance des populations métropolitaines². Dans certaines villes cependant, telle Amsterdam, la croissance de la population métropolitaine s'accompagne néanmoins de la croissance de la population de la ville.



Alors que la population régionale bruxelloise diminuait d'un peu moins d'un demi pour-cent par an entre 1980 et 1996, elle augmentait de 0,6 % dans les deux Brabant. Cette croissance de la périphérie se poursuit actuellement, bien qu'à un rythme plus lent.



Le déclin de la population de la Région de Bruxelles-Capitale est comparable à celui des autres villes du pays, tandis que la Région de Bruxelles-Capitale, le Brabant wallon et le Brabant flamand (Ancien Brabant) connaissent, ensemble, une évolution comparable à celle des autres régions urbaines³ européennes.



La dynamique démographique au sein de la région bruxelloise a longtemps suivi un profil relativement simple : baisse de la population dans les quartiers anciens et stabilité ou hausse dans les quartiers d'urbanisation plus récente.

Depuis dix ans, la diminution du nombre de nouveaux lotissements en seconde couronne, liée à une raréfaction de terrains constructibles et les efforts de rénovation entrepris dans les quartiers historiques se sont conjugués pour produire une image beaucoup moins nette de la dynamique

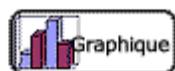
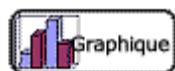
démographique. Cette absence de tendance claire se retrouve à l'échelle de l'agglomération morphologique⁴ de Bruxelles.



1.2. Décomposition de la dynamique démographique

La croissance récente de la population bruxelloise s'explique par l'évolution de plusieurs composantes de la dynamique démographique :

- le solde migratoire positif avec l'étranger poursuit une tendance à la hausse depuis 1983;
- le solde migratoire négatif avec la Belgique s'est sensiblement redressé depuis 1990, après la forte dégradation de la fin des années '80;
- le solde naturel est positif et en progression.



Cette situation favorable s'inscrit dans le cadre d'une internationalisation croissante de la région bruxelloise. Elle reflète vraisemblablement une amélioration de l'attractivité de Bruxelles.

Toutefois, le solde migratoire avec le reste de la Belgique reste négatif et moins favorable que celui observé au début des années '80. Il est donc encore trop tôt pour pouvoir parler d'un phénomène massif de " retour en ville ".

¹ En ce compris les personnes ayant introduit un dossier dans le cadre de la procédure de régularisation. Source : COOPARCH.

² Métropole : une place centrale, un nœud décisionnel dans un réseau de villes. C'est un lieu d'impulsion, de créativité, d'émission d'ordres et de connexion des flux les plus variés qui parcourent l'espace. Bailly A., R. Ferras et D. Pumain (1983), Encyclopédie de Géographie, Ed. Economica ; Paris.

³ La région urbaine est l'ensemble de l'agglomération et de la banlieue. INS. Urbanisation. Monographie n° 11. 1998.

⁴ L'agglomération morphologique comprend la ville centrale et la couronne urbaine. INS. Urbanisation. Monographie n°11. 1998. L'agglomération de Bruxelles dépasse, bien entendu, les limites administratives de la Région.



2. Erosion du revenu moyen engendrant une diminution de la capacité contributive

Alors qu'à Bruxelles le PIB rapporté au nombre d'habitants est 1,5 fois supérieur à la moyenne nationale, le revenu moyen des Bruxellois est maintenant inférieur (91,3 %) à la moyenne belge. En 1971, ce revenu se situait encore à 139 % de la moyenne nationale. Bruxelles se classe aujourd'hui derrière la Flandre (105,5 %) et même derrière la Wallonie (92,7 %). Bruxelles n'est donc plus une ville riche au regard du revenu moyen de ses habitants.

Ce constat doit cependant être nuancé par le fait que le revenu imposable n'est pas une mesure parfaite de la richesse ou de la situation socio-économique des habitants d'une région. Les revenus mobiliers et immobiliers ne sont pas ou peu repris dans la base du revenu imposable. Par ailleurs, les revenus de certains fonctionnaires européens ou membres des corps diplomatiques bénéficient d'un traitement spécifique et n'apparaissent pas dans les données disponibles.

Le niveau du revenu moyen imposable doit donc être interprété avec une certaine prudence. Néanmoins, la tendance marquée au déclin du revenu des Bruxellois par rapport à la moyenne nationale est cependant corroborée par d'autres statistiques en matière de chômage, de minimex, de prix de l'immobilier, etc.

Cette tendance suscite très naturellement l'inquiétude. D'abord parce qu'elle reflète, même imparfaitement, des situations humaines difficiles. Mais aussi parce qu'elle a des implications multiples sur la dynamique générale de la Région. Le départ vers la périphérie des personnes à revenus moyens ou aisés, souvent actives, a des incidences sur la mobilité, le commerce de détail, l'entretien du bâti, etc.

Ce constat a un impact immédiat sur la situation budgétaire de Bruxelles. Un revenu inférieur à la moyenne nationale implique typiquement des dépenses sociales plus importantes et une diminution des moyens financiers disponibles pour assurer les missions de service public qui incombent à la Région.

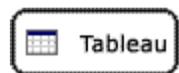
2.1. Un revenu qui croît moins vite dans les communes bruxelloises que dans le reste du pays

Quand on considère la période 1971-1998, le phénomène de diminution relative du revenu moyen par habitant en région bruxelloise, par rapport au revenu moyen national, s'observe dans toutes les communes sans exception, même si celles-ci partent de niveaux de revenus très différents. L'analyse du [tableau ci-dessous](#) en témoigne. Seules 9 communes ont encore un revenu moyen par habitant supérieur à la moyenne nationale, contre 19 en 1971, 15 en 1980 et 12 en 1990. Des communes comme Saint-Gilles et Saint-Josse, qui dépassaient encore la moyenne nationale en 1971, se situent aujourd'hui respectivement aux deux-tiers et à la moitié de

celle-ci.

Ce déclin relatif est particulièrement sensible dans la partie centrale de la Région. Il est par exemple intéressant de constater qu'une commune comme Saint-Josse connaît un revenu moyen inférieur à la moitié de celui de la Belgique. Cette situation correspond à un phénomène de concentration de la pauvreté dans certains quartiers centraux de la Région. Il s'observe également dans le reste de la Région et au-delà, où l'on constate une homogénéisation des revenus de la seconde couronne verte bruxelloise et de la périphérie vers un niveau situé entre 110 % et 140 % de la moyenne nationale.

Ce déclin relatif du revenu moyen à Bruxelles correspond en fait à une stagnation du revenu réel, alors que celui-ci augmente dans les autres Régions. Entre 1991 et 1997, le revenu moyen n'a crû que de 1 % à Bruxelles, contre 13 % en Flandre et 10,5 % en Wallonie. Le revenu moyen par habitant a même diminué, en termes réels à Saint-Josse (-5,3 %), Evere (-1,85 %), Ganshoren (-0,6 %) et Anderlecht (-0,3 %). Les communes qui ont connu les plus fortes augmentations du revenu moyen par habitant sont les communes de Watermael-Boitsfort (+3,7 %), Ixelles (+2,9 %), Saint-Gilles (+2,5 %) et Bruxelles (+2,15 %).

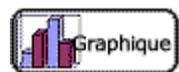


La carte des revenus moyens à l'échelle de l'agglomération morphologique montre que Bruxelles tend à se développer à l'image des villes américaines : centre pauvre, périphérie aisée.



2.2. Une tendance plus marquée que dans les autres centres urbains belges

Cette tendance à la baisse relative du revenu moyen par rapport à la moyenne nationale est relativement typique des villes : le phénomène de suburbanisation se traduisant par un départ des populations aisées et actives et leur remplacement par des populations fragilisées. Cette tendance est cependant plus forte à Bruxelles que dans les autres centres urbains du pays, en particulier Gand et Anvers, comme le suggère la figure ci-dessous :



Gand et Anvers connaissent depuis 1980 un arrêt du déclin relatif des revenus moyens de leurs habitants par rapport au pays, tandis que ce déclin se poursuit à Liège et Charleroi, mais toutefois à un rythme légèrement moins soutenu qu'à Bruxelles.

2.3. Structure du revenu moyen imposable par ménage

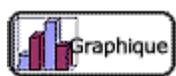
Bruxelles connaît une surreprésentation des classes de revenus les plus faibles par rapport à la moyenne nationale. En 1997 le nombre de ménages dont le revenu imposable est inférieur à 9.915,7 € (soit 400.000 FB) par an dépasse de 17 % la moyenne nationale (20 % des ménages bruxellois contre 17 % des ménages belges enrôlés).

En ce qui concerne la tranche des revenus situés entre 9.915,7 € (soit 400.000 FB) et 30.986,7 € (soit 1.250.000 FB), la situation bruxelloise est comparable à la moyenne nationale (environ 60 % des ménages), avec toutefois un déficit pour la tranche des revenus situés entre 19.831,4 € (soit 800.000 FB) et 30.986,7 € (soit 1.250.000 FB).

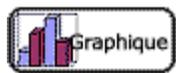
L'écart se creuse en ce qui concerne la tranche des revenus situés entre 30.986,7 € (soit 1.250.000 FB) et 49.578,7 € (soit 2.000.000 de FB). Là, Bruxelles souffre d'un déficit marqué, avec un nombre de ménages situés dans cette tranche inférieure de 18 % par rapport à la moyenne nationale (11,8 % des ménages bruxellois contre 14,4 % des ménages belges).

Enfin, les revenus supérieurs à 49.578,7 € (soit 2.000.000 de FB) par an sont aussi bien représentés à Bruxelles que dans le reste du pays (6,4 %).

Les ménages à faibles revenus sont donc surreprésentés à Bruxelles tandis que les classes moyennes et moyennes supérieures y sont sous-représentées.



Cette situation est encore largement méconnue et même contraire à l'image que l'on s'est longtemps faite de la région. Ceci s'explique sans doute par l'ampleur de la modification de la structure sociodémographique de Bruxelles. Ainsi, en 1971, la situation était inverse. Bruxelles connaissait alors une surreprésentation des revenus élevés et une sous-représentation des revenus faibles⁵.



2.4. Implications pour le financement de la Région

L'incidence de cette situation sur le financement de la Région est loin d'avoir été négligeable. La quote-part de Bruxelles dans la dotation de l'Etat de l'impôt sur les personnes physiques (IPP), principale source de financement de la Région, a connu une forte diminution depuis la création de celle-ci. Elle passe de 11,2 % en 1989 à 9,1 % en 1999, soit une diminution de 18,7 % en dix ans. Ce résultat s'explique principalement par la diminution relative du revenu moyen (-1,6 % par an)⁶ et, dans une moindre mesure, par une faible diminution du nombre de Bruxellois.



Une poursuite de la tendance observée ces trente dernières années aurait des conséquences plus contrastées pour les finances publiques régionales.

Ainsi, le rendement de l'impôt des personnes physiques par habitant en région bruxelloise étant devenu inférieur à la moyenne nationale, la Région bénéficie depuis peu de "l'Intervention de Solidarité nationale " prévue par la Loi spéciale de Financement. Dans ce contexte, toute perte de dotation IPP sensu stricto est pratiquement compensée par une augmentation de la dotation de solidarité. Le montant de cette intervention s'élevait à 2.999.511,65 € (soit 121 millions de francs belges) en 1997 et à 44.620.834,65 € (soit 1,8 milliard de francs belges) en 1999.

L'impact purement budgétaire d'une accentuation de l'appauvrissement des Bruxellois se marquerait par contre au niveau des recettes communales

(qui ne bénéficient pas du mécanisme de solidarité nationale) et, vraisemblablement, au niveau des dépenses régionales.

Une poursuite de la baisse du revenu moyen des Bruxellois impliquerait aussi une dépendance de plus en plus grande de Bruxelles par rapport au reste du pays. Ainsi, sur base d'un des scénarios présentés dans une étude ayant trait à la dotation sur l'impôt des personnes physiques et l'intervention de solidarité nationale, à l'horizon 2020, les recettes IPP de la Région dépendraient pour un tiers de la dotation de solidarité nationale⁷. La Région de Bruxelles-Capitale deviendrait alors très largement tributaire de la solidarité nationale⁸, ce qui n'est pas sans poser problème. Une région bruxelloise bénéficiant, même indirectement, de transferts importants en provenance des autres régions, occuperait une position particulièrement fragile sur le plan institutionnel. Son avenir serait subordonné au maintien d'un dispositif de solidarité que d'aucuns pourraient remettre en question ou rendre conditionnel. Par extension, ce serait tout l'équilibre institutionnel du pays qui serait fragilisé.

Il est dès lors essentiel que Bruxelles puisse maintenir un niveau suffisant de mixité sociale en son sein.

⁵ Rappelons que le revenu imposable n'est qu'un des indicateurs de la richesse des habitants de la Région. Il ne prend pas en compte certains revenus comme les revenus mobiliers par exemple.

⁶ La dotation de solidarité représenterait environ 30 % des recettes IPP (hors terme négatif) si la tendance historique d'un déclin relatif de 1,6 % par an du revenu moyen imposable se poursuivait. Une régression de 0,8 % par an conduirait à une dépendance de l'ordre de 15 %.

⁷ Plusieurs scénarios sont mentionnés dans l'étude intitulée " Estimation de la dotation sur l'impôt des personnes physiques et de l'intervention de la solidarité nationale perçues par la Région de Bruxelles-Capitale de 2000 à 2020 (FUNDP 2000,19-26). Le scénario mentionné ici " est caractérisé par une méthodologie axée davantage sur l'évolution du rendement de l'IPP par habitant dans les trois Régions du Royaume ". Notons que l'étude comprend, au total, quatre scénarios. Ces derniers sont, bien entendu, basés sur des hypothèses différentes et génèrent donc des résultats différents. Ainsi, la part de l'intervention de solidarité nationale, à l'horizon 2020, varie, selon les scénarios, de 0 % à 31 % du montant total (dotation IPP et intervention de solidarité nationale).

⁸ Notons que cette dépendance croissante de la RBC vis-à-vis de l'Etat fédéral est mentionnée dans un document intitulé " Bruxelles Métropole " réalisé par le Conseil Economique et Social de la RBC en octobre 2000 (page 43).



3. Une précarité croissante qui se concentre dans certaines parties de la ville

Si la précarisation d'une part importante de la population est un phénomène typique des grands centres urbains, auquel n'échappent pas les grandes villes belges (Anvers, Liège, Charleroi), il n'en demeure pas moins que cette évolution est d'autant plus préoccupante à Bruxelles, qu'elle y est récente et rapide. Le fait que le revenu moyen à Bruxelles soit passé sous la moyenne nationale après avoir été historiquement nettement supérieur, témoigne de cette évolution. Par ailleurs, Bruxelles se caractérise par des concentrations très fortes de pauvreté et de précarité dans certains quartiers centraux, en particulier le long du Canal et à proximité du Pentagone.

L'analyse des rapports annuels sur l'état de la pauvreté à Bruxelles⁹ montre que durant toute la décennie '90, l'évolution du nombre de titulaires du minimex, et de l'équivalent minimex ainsi que l'évolution d'autres indicateurs sociaux (tels que les revenus et le chômage) convergent et mettent en évidence l'aggravation de la situation socio-économique de la région bruxelloise.

Par ailleurs, l'Etat fédéral, qui ne tient pas compte du phénomène de paupérisation de sa capitale, ne lui manifestant pas de solidarité renforcée, c'est une solidarité essentiellement intrarégionale qui doit pallier ces insuffisances.

Bruxelles, de par sa vocation de capitale, accueille une part considérable de personnes précarisées venues de contrées de plus en plus éloignées (qui, de facto, constituent de nouvelles vagues d'immigration). La convergence des voies d'accès (rail, avion, autoroutes) ainsi que la présence des administrations en charge de l'accueil des étrangers (Office des Etrangers, CGRA...) renforcent cette attractivité, qui appelle deux réponses. D'une part, une action accrue du Fédéral visant à mieux répartir le nécessaire effort d'accueil et, par là même, en améliorer les conditions. Et, d'autre part, une amélioration de l'environnement urbain des zones qui, si l'on n'y prend pas garde, apparaîtront comme des zones de relégation des populations les plus fragilisées. À cet égard, la mise en place de nouveaux programmes de revitalisation des quartiers constitue un moyen privilégié d'action.

3.1. Des écarts de revenus importants entre communes et des poches de pauvreté qui enflent

En 1998, le revenu moyen imposable par habitant s'élevait à 9.380,3 €/an (soit 378.400 FB/an). Ce revenu était inférieur de 892,4 €/an (soit 36.000 FB/an) à la moyenne nationale et de 1.455,1 €/an (soit 58.700 FB/an) à la moyenne de la Région flamande. C'est dire que la stabilisation récente de la population de la région n'enraie pas la poursuite de son appauvrissement relatif.

Il existe divers mécanismes de redistribution des moyens financiers entre les communes. Parmi eux, le plus important est la dotation générale aux communes (DGC) régie par l'ordonnance du 21 décembre 1998. Celle-ci fixe les règles de répartition de la dotation générale aux communes de la Région de Bruxelles-Capitale.

Cette dotation comporte trois volets :

- la dotation de base qui constitue 8 % de l'ensemble de la dotation. Elle est répartie selon deux critères : le nombre d'habitants à concurrence de 80 % et la superficie à concurrence de 20 %;
- la dotation " recettes " qui représente 42 % de l'ensemble. Elle est répartie pour un tiers en fonction du rendement du PrI (précompte immobilier) et pour deux tiers en fonction de l'IPP (l'impôt sur les personnes physiques);
- la dotation " dépenses " qui constitue 50 % de l'ensemble de la dotation générale. Elle tient compte dans sa répartition des critères suivants : enseignement 10 %, densité 30 %, nombre de chômeurs 20 %, minimisés 20 % et 20 % pour la surface EDRL (espace de développement renforcé du logement).

Elle bénéficie essentiellement aux communes qui connaissent les plus grandes difficultés financières.

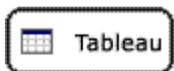
Travaux subsidiés

Le système des travaux subsidiés a lui aussi été modifié afin de renforcer la nécessaire solidarité entre les communes bruxelloises. Chaque commune dispose dorénavant d'une dotation triennale d'investissement, calculée proportionnellement à sa part dans la dotation générale aux communes. Les mécanismes de solidarité, mis en place pour la répartition de la DGC (répartition sur base des revenus des communes et de leurs dépenses sociales) interviennent donc également de la même manière dans le calcul des travaux subsidiés.

Par ailleurs, afin d'éviter les effets pervers qui empêchent les communes les plus pauvres de financer la part non subsidiée de leurs investissements, un mécanisme de taux majorés (pouvant aller jusqu'à 90 %) a été mis en place, au profit des communes dont la dotation communale par habitant est supérieure à la moyenne régionale.

Enfin, un système de programmation (les plans triennaux) et d'orientation des investissements vers les priorités du PRD a également été mis en place dans ce nouveau mécanisme.

La dualité entre communes riches et communes pauvres reste très grande et très nettement présente dans la structure spatiale de la Région. Toutefois, la diminution constatée du revenu médian atteste d'un appauvrissement de la population dans la majorité des communes. Cette dualité conduit à l'appauvrissement de toute la Région, par rapport au reste du pays, avec des disparités notables, mais néanmoins relativement stables, entre communes riches et communes pauvres. Par exemple, à Woluwe-Saint-Pierre, le revenu moyen par habitant est de l'ordre de 12.146,8 €/an (soit 490.000 FB/an), contre 4.710 €/an (soit 190.000 FB/an) à Saint-Josse. On remarquera cependant que cet écart s'est réduit pour la commune de Saint-Gilles, dont le revenu moyen a progressé plus vite que celui de la Région. Même si Saint-Gilles reste en avant-dernière position parmi les 19 communes.



Outre la logique communale, il est important d'examiner l'évolution des quartiers, car elle témoigne d'une cristallisation des causes de précarisation existantes depuis de longues années.

Sur la carte illustrant, par quartiers statistiques, les revenus moyens par habitant en Région de Bruxelles-Capitale en 1997¹⁰, on constate que les quartiers centraux du Pentagone et son pourtour nord, nord-ouest, sud et sud-ouest, concentrent l'essentiel de la pauvreté. L'absence de données récentes ne permet pas d'évaluer les effets des efforts importants consentis jusqu'ici par les pouvoirs publics.

Si ces efforts devaient s'avérer vains, alors que la croissance démographique dans ces quartiers renforce la surreprésentation des classes d'âges les plus jeunes, il y aurait émergence d'un vaste ghetto au centre de la Région.

On assiste donc à une polarisation sociospatiale de la pauvreté. C'est-à-dire au renforcement de la ségrégation spatiale entre riches et pauvres. Avec un risque supplémentaire, celui de voir ce mouvement spatial devenir une composante à part entière de la polarisation sociale, si les zones " riches " sont plus agréables à vivre, mieux servies en termes d'équipements collectifs, de logements de qualité, d'accessibilité à l'emploi, de mobilité,... que celles où se concentrent les pauvres¹¹.



3.2. L'action sociale comme enjeu du développement de la ville

3.2.1. L'aide sociale comme dernier rempart avant l'exclusion

En Belgique, entre 1990 et 1999, le nombre de titulaires du minimex a augmenté de 67 %. Durant la même période, le nombre de titulaires du minimex a plus que doublé en Région de Bruxelles-Capitale (+123 %). En région wallonne, on connaît une évolution semblable (+82 %) tandis qu'en région flamande, on observe une augmentation du nombre de titulaires du minimex bien plus faible (+36 %).

Le taux de titulaires du minimex par 1.000 habitants à Bruxelles est comparable à celui des principales villes flamandes. Mais il demeure inférieur aux taux observés dans les grandes villes wallonnes.

Le nombre de bénéficiaires du minimex et de l'équivalent minimex est largement supérieur (entre 3 fois et 3,5 fois) au nombre de titulaires. Si, au nombre de titulaires du minimex et de l'équivalent minimex, on ajoute le nombre de bénéficiaires indirects de ces allocations (12.400 personnes) et les personnes âgées, ayant droit au revenu garanti (11.400 personnes), on peut estimer qu'au total 4,6 % de la population bruxelloise vit d'une allocation égale au montant du minimex.

Les chiffres relatifs au nombre de titulaires du minimex et de l'équivalent minimex ne reflètent pas entièrement le nombre de personnes vivant dans la pauvreté. Un nombre important d'entre elles n'arrive jamais dans les CPAS. Comme certaines personnes sans-abri, les illégaux et les personnes dont le revenu dépasse de peu le revenu plancher donnant droit à une aide sociale.

Dès lors, des indicateurs non financiers doivent également être pris en considération pour évaluer la pauvreté, problème multidimensionnel qui

englobe tous les aspects de la vie (la santé, le logement, l'enseignement, la dimension socioculturelle, économique, politique, psychologique).

Il convient de faire la distinction entre la pauvreté absolue, mesurée par le manque de biens de première nécessité, il s'agit là du seuil de pauvreté en fonction du revenu des autres, et la pauvreté subjective, évaluation personnelle des ménages par rapport à leur propre situation.

Le surendettement touche les plus pauvres avec plus d'acuité. Dans ce contexte, non seulement la lutte contre le surendettement est indispensable, mais également la guidance budgétaire et la prévention des dettes.

La prévention des dettes est développée à trois niveaux :

- primaire, par l'évitement des situations à problème;
- secondaire, par la prise en charge précoce des processus de désaffiliation;
- tertiaire, en enrayant l'ancrage dans l'exclusion.

On constate une augmentation des dossiers gérés par les médiateurs de dettes. Les personnes les plus touchées par des problèmes de surendettement ont soit moins de 25 ans, soit se situent dans la tranche d'âge des 35/45 ans. Dans 90 % des cas, les dettes sont liées aux crédits à la consommation. Il apparaît souvent que les personnes incapables d'honorer leurs factures de gaz ou d'électricité ont également d'autres dettes. En général, pour les personnes qui font appel aux services de médiation de dettes dès le début des difficultés de paiement, des solutions positives peuvent être trouvées.

La visibilité des services et l'aspect prévention des dettes sont donc primordiaux pour éviter le décrochage social des familles endettées.



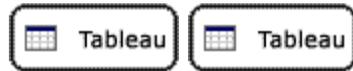
Nous ne disposons, en ce qui concerne l'année 1999, que des chiffres globaux :

Total Minimex = 14.321

Total Equivalent Minimex = 6.024

Total Minimex et Equivalent Minimex = 20.345

C'est logiquement dans les poches de pauvreté des quartiers défavorisés que le nombre de demandes d'aide sociale est le plus important.



Cette évolution n'est pas sans conséquence sur la santé des finances locales de certaines communes. En effet, la prise en charge du minimex et de l'équivalent minimex par l'Etat fédéral n'est pas intégrale. Elle varie en fonction du nombre de dossiers par commune et de différents autres critères. Aux pouvoirs locaux de suppléer à la dépense ainsi qu'aux coûts administratifs importants (salaires, fonctionnement, investissement) liés au suivi des personnes aidées.

Depuis sa création, la volonté de la Région a été de garantir à tout un chacun l'accès aux biens de première nécessité.

Le principe du droit à la dignité humaine étant reconnu, diverses ordonnances ont été prises afin de répondre de la manière la plus opportune à cette ambition.

On retiendra en matière d'électricité, la garantie de fourniture à 6 ampères, en matière de gaz l'interdiction de coupure du 1er novembre au 31 mars et la volonté de promouvoir le rôle des CPAS en matière de prévention (plan de paiement, etc).

3.2.2. L'accueil social de première ligne

L'action sociale constitue un des volets essentiels des politiques urbaines dont elle forme la composante humaine. Sa contribution au développement régional vise à promouvoir la participation de tous à l'essor de la ville, à la fois sur le plan social, culturel et économique¹².

Bruxelles concentre en son sein un ensemble de services et d'équipements de natures très diverses :

- économique (centres administratifs, infrastructures de communication, etc.);
- culturelle (écoles, universités, musées, théâtres, etc);
- sanitaire (hôpitaux, maisons médicales, etc);
- et sociale (services d'aide sociale, plannings familiaux, centres de formation professionnelle, maisons d'accueil, etc).

La densité, mais surtout la qualité de ces services et équipements constituent un atout essentiel du développement de Bruxelles. Paradoxalement, cette richesse bénéficie, à une part croissante de sa population en situation de précarité et d'exclusion sociale. Le chômage, le nombre important de bénéficiaires du minimex et de l'aide sociale, la situation des sans-papiers et des nouveaux migrants, l'échec scolaire attestent de cette rupture dans l'équilibre social urbain.

Le volet social du développement de la Région de Bruxelles-Capitale doit garantir à tous les Bruxellois une qualité de vie en ville en assurant un ensemble de prestations collectives. À ce titre, il apparaît que la couverture territoriale de certains équipements sociosanitaires de proximité défavorise les quartiers les plus frappés par la crise.

La mixité sociale et économique des quartiers du Pentagone doit en outre être restaurée. Il faut en effet éviter que les problèmes se recréent à mesure qu'on les résout. Ce qui se produirait si les habitants des quartiers en crise les quittaient systématiquement lorsqu'ils " réussissent ". Il est donc essentiel que les politiques sociales s'accompagnent d'une amélioration de l'attractivité résidentielle des quartiers à forte concentration de chômeurs et de personnes dépendant de l'aide sociale. Ce qui favorisera l'installation de jeunes ménages actifs et incitera les élites locales ou les personnes qui évoluent dans l'échelle sociale à demeurer dans ces quartiers.

3.3. Une politique de la santé et de l'aide sociale satisfaisante... mais un contexte institutionnel trop fragmenté

La réduction des inégalités sociales et des disparités en matière d'hygiène sanitaire à Bruxelles est une condition essentielle du progrès de notre région, l'état de santé de la population étant fortement déterminé par les conditions socio-économiques de ses habitants.

L'analyse d'une série d'indicateurs met en évidence les fortes inégalités à l'intérieur de la région.

Par une série de mécanismes complexes, la pauvreté et l'état de santé sont étroitement liés. La pauvreté entraîne une dégradation de l'état de santé, due au logement insalubre, à une alimentation déséquilibrée, au stress permanent, aux conditions de travail (travaux pénibles, sécurité insuffisante), ainsi qu'à l'environnement (violence, insuffisance de lieux de loisirs, de détente).

Les obstacles financiers, administratifs et culturels limitent l'accès aux soins et à la prévention. Inversement, l'état de santé influence le statut social des personnes.

Les quartiers populaires au centre de la région cumulent des conditions défavorables à la santé : de nombreux logements anciens sont humides, mal équipés (chauffage inadapté, dangers d'intoxication par le CO), contaminés par le plomb et de taille insuffisante pour accueillir des familles avec enfants (quantité de logements sont surpeuplés, parce qu'il n'y a pas d'habitations adaptées aux grandes familles pourtant fort nombreuses).

La qualité de l'air y est moins bonne, à cause de la forte pression automobile. Les infrastructures et les espaces publics où faire du sport et se détendre, y sont insuffisants. La plupart des quartiers défavorisés offrent peu de possibilités d'espaces de jeux aux nombreux jeunes qui y vivent.

Le revenu moyen est très faible. C'est dans ces zones que l'on compte le plus de personnes percevant une aide financière du CPAS, la plus forte concentration de chômeurs de longue durée et de jeunes chômeurs. Une large proportion de la population a, en effet, peu de chances sur le marché officiel de l'emploi, à cause d'un manque de qualification, mais aussi à cause de son origine ethnique.

Quand les revenus sont faibles, l'accès à la santé est une course d'obstacles.

3.3.1. Des compétences éclatées

En Région de Bruxelles-Capitale, les compétences dans les matières sociales et de santé sont partagées entre :

- l'Etat fédéral;
- les deux grandes Communautés;
- les dix-neuf CPAS;
- les trois instances issues de la Région, soit la Commission communautaire française, la Commission communautaire flamande et la Commission communautaire commune.

À ce partage de compétences s'ajoute la diversité des acteurs de terrain : publics (CPAS) ou privés (secteur associatif).

Depuis onze ans, les trois Commissions communautaires ont développé et soutenu un réseau de services à la population, via des associations à vocation locale ou régionale, selon le cas.

Des Conseils consultatifs ont été mis en place. Ils assurent une approche globale des questions et analysent les demandes d'agrément des services proposés.

La participation des habitants et l'articulation entre la prévention et l'action curative sont également privilégiées, même si cela se fait encore de manière très variable, selon le type d'institutions et de services proposés.

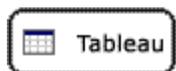
Les Commissions communautaires agrément également plusieurs types d'institutions (MR/MRS/hôpitaux/habitations protégées/centres de soins de jour...) dans le cadre de programmations nationales, fixées conjointement par l'Etat fédéral et les entités fédérées.

3.3.2. La Commission communautaire française

La Commission communautaire française a vu ses compétences s'élargir très fortement à l'occasion des réformes institutionnelles.

Plusieurs secteurs de la Santé comme de l'Aide sociale, relevant auparavant de la Communauté française, lui ont été transférés et ont connu d'importants développements depuis.

La politique de la Commission communautaire française se traduit sur le terrain par l'agrément et la subsidiation d'institutions de soins et d'organismes dispensant prioritairement des soins extra-muros. Cette politique ambulatoire et de proximité se concrétise par une offre de services diversifiée (maisons médicales, services de santé mentale, services actifs en matière de toxicomanies, centres de télé-accueil, coordination des soins et services à domicile, services de soins palliatifs et continués, initiatives santé).

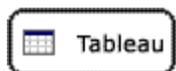


On constate également que :

- les services de santé mentale ont une implantation privilégiée dans le sud, sud-est de la région... leur présence dans les quartiers défavorisés n'est qu'exceptionnelle;
- les maisons médicales sont relativement dispersées sur le territoire régional, la plupart d'entre elles ayant un rayonnement local, au niveau du quartier où elles sont implantées. Un certain nombre de quartiers à population socialement défavorisée sont peu desservis : l'ouest en général, le Cureghem, le Nord, (notamment Haren et Neder), le nord de Schaerbeek et Evere;
- les services actifs en matière de toxicomanie se concentrent sur la zone sud (Saint-Gilles, Bruxelles-midi et Ixelles). Certains opérateurs développent des programmes d'action à visée locale avec des antennes décentralisées (comme le projet LAMA), d'autres à visée intercommunale et d'autres enfin à visée régionale (c'est le cas d'INFOR DROGUES).

La Commission communautaire française gère également des services fondamentaux pour répondre aux besoins sociaux des Bruxellois : services d'aide à domicile, maisons d'accueil, centres d'action sociale globale, plannings familiaux, maisons de repos, centres de médiation de dettes, services d'aide sociale aux justiciables...

L'ensemble de ces services contribue à retisser le lien social et à recomposer des mécanismes de solidarité urbaine qui renforcent l'attractivité de la ville.



Vu l'importance du phénomène de l'exclusion sociale à Bruxelles, tous ces services ont du mal à répondre à l'ensemble des besoins, malgré leurs

efforts et leur dynamisme. Il faut souligner que ces opérateurs touchent toute la population bruxelloise. Ce qui contribue au développement social de la région.

Des concertations efficaces existent au sein de ces différents secteurs et entre eux. Elles permettent notamment d'adapter la politique aux besoins des acteurs de terrain.

La planification des politiques sociales ne peut exclure d'autres types d'actions qu'il conviendrait d'entreprendre ultérieurement, compte tenu de l'évolution des problématiques.

3.3.3. La Commission communautaire flamande

Constat de dix années d'aide sociale :

- le nombre d'initiatives a triplé;
- les moyens ont été multipliés par dix;
- le nombre de dossiers traités : 51 témoigne de la politique d'investissement;
- des liens existent entre tous les objectifs de la politique d'aide sociale;
- de 14, on est passé à 48 entités agréées par la Communauté flamande;
- l'intégration au sein d'autres domaines clés est accomplie.

Le " Sociaal Impulsfonds " (Fonds social d'Impulsion) :

Le sociaal Impulsfonds (SIF) est un fonds alimenté par la Communauté flamande pour l'aide aux personnes défavorisées en vue d'optimiser le développement urbain.

Dans son plan 2000-2002, la Commission communautaire flamande a décidé de renforcer le capital social dans les quartiers relevant du " SIF ".

Le premier objectif prévoit le déploiement et le renforcement des équipements communautaires. Le deuxième objectif vise à intensifier le rôle social de l'école. Le troisième objectif consiste à mettre l'imagination des habitants au pouvoir, en accroissant dès lors leur capacité d'autonomie. Le quatrième objectif tend à créer des programmes globaux de développement urbain.

La santé :

La politique générale s'articule autour des besoins suivants :

- réseau de santé publique (néerlandophone) qualitativement élevé;
- promotion de la santé publique et prévention des problèmes de santé;
- attention particulière portée à des problématiques spécifiques dans le secteur de la santé ou dans d'autres secteurs (culture, enseignement,...);
- problématiques typiques des grandes villes, intéressant des groupes spécifiques (subsidés d'encouragement ou extraordinaires...);
- prévention dans le domaine de la santé également en matière de drogues;
- suppression des disparités dans le domaine de la santé;
- accessibilité des services néerlandophones aux allochtones, réfugiés... et " néerlandophonisation " des services bicommunautaires.

3.3.4. La Commission communautaire commune

Outre la gestion et le soutien de secteurs par définition bicommunautaires (hôpitaux, services dépendant des communes et CPAS), la Commission communautaire commune soutient également des initiatives dans les secteurs sociaux ou de santé. Pas moins de 720 " acteurs " sociaux et de santé sont concernés.

Elle assure également un rôle de coordination tant en matière de santé (hospitalier, toxicomanies) que sociale (coordination sans-abri).

En termes d'investissements enfin, elle assure le financement, ou le cofinancement, des frais liés aux infrastructures hospitalières (60 %, 40 % restant à charge de l'Etat fédéral), ainsi que de maisons de repos et de soins du réseau public ou constituées sous forme d'asbl.

Dans les secteurs de la santé, à charge partagée, de la COCOM, les principaux constats sont les suivants :

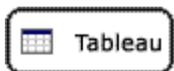
- les zones d'attraction des structures hospitalières, et même des structures ambulatoires, n'étant pas prises en compte dans les programmations (hospitalières, de maisons de repos et de soins...), il y a un surcoût, à charge des budgets régionaux, via la dotation aux communautés;
- une pénurie de personnel infirmier, alors même que les normes en exigent plus. Plus ou moins 200 postes sont inoccupés, particulièrement en maisons de repos (12, -5 %);
- un manque de lits pour certaines pathologies (dans le secteur de la psychiatrie);
- l'adaptation aux normes de construction, en cours de révision et tout à fait justifiées en termes de services à la population, générera des surcoûts, tant en hôpital qu'en maisons de repos et de soins qui ne seront financés que partiellement par l'Etat fédéral;
- la coordination des médecins généralistes et l'organisation des gardes devront être développées en collaboration avec les Commissions monocommunautaires.

En ce qui concerne la politique globale d'aide aux sans-abri (laquelle relève du secteur de l'aide aux personnes), une vaste étude a été réalisée par l'ULB en vue d'optimiser une réorganisation du secteur; qu'il s'agisse des maisons d'accueil, des services d'urgence sociale, des asiles de nuit, des services d'habitat accompagné ou du travail de rue.

De par les missions qui leur ont été confiées par la loi organique de 1976, les CPAS jouent un rôle prépondérant en matière d'aide aux personnes.

Afin de soutenir leurs actions, un effort budgétaire a été consenti. Ce renfort de moyens permet aux CPAS d'assurer la coordination sociale, mission qui leur est impartie en vertu de l'article 62 de la loi précitée, et de mener les actions de médiation de dettes pour lesquelles ils ont été agréés d'office.

L'Observatoire de la Santé et de l'Aide aux personnes se charge notamment de rédiger le rapport annuel sur l'état de la pauvreté à Bruxelles. Il a en outre des missions d'information et d'analyse des données. Il est aussi un lieu d'échanges et de consultation. Il constitue dès lors un des outils pour la mise en place d'un projet de développement global, solidaire et durable afin de réduire la dualité croissante dans la ville.



3.3.5. Conclusions

Si l'approche des services se veut globale, associant la dimension préventive à la démarche de soins, force est de constater que la culture professionnelle en vigueur dans les services de santé est d'assurer le primat de l'acte curatif.

L'absence, dans la plupart des services, d'un projet de santé publique est révélatrice d'un manque d'objectifs institutionnels élaborés à partir des besoins, en évolution régulière, de la patientèle.

La fragmentation des responsabilités administratives et politiques, mais aussi la multiplicité des acteurs, rendent difficile une approche cohérente et globale des problèmes de santé publique et des problématiques sociales.

Les acteurs intervenant au niveau de la santé ont souvent des intérêts et des préoccupations différents, parfois contradictoires dans leurs finalités.

Ces oppositions objectives sont renforcées par chaque catégorie professionnelle et chaque organisation, lesquelles secrètent respectivement une culture spécifique fondée sur une représentation des problèmes, une conception de l'action et des modes d'intervention distincts.

Davantage de passerelles doivent être mises en place entre les acteurs des secteurs santé et social.

3.4 Un taux de chômage élevé, qui diminue

3.4.1 Une recomposition de l'emploi à la défaveur des Bruxellois

La Région de Bruxelles-Capitale souffre depuis près de vingt ans d'une déficience chronique de création d'emplois. Bien qu'elle constitue, et de loin, le premier bassin du pays, son potentiel d'emplois - particulièrement pour les travailleurs les moins qualifiés - s'effrite, du moins dans les limites de sa géographie institutionnelle.

L'emploi intérieur, soit un peu plus de 600.000 postes, s'est contracté de 5 % en vingt ans, ce qui équivaut à une perte de plus de 30.000 emplois. Ce recul s'est accompagné d'une mutation de la nature du travail, qui s'articule autour de 6 axes principaux :

1. La féminisation de l'emploi bruxellois. En vingt ans, l'emploi des femmes a progressé de 10 %, alors que celui des hommes régressait de 15 %. Le taux d'activités des Bruxelloises a évolué favorablement, en raison notamment de leur niveau de formation plus élevé que celui des hommes et mieux adapté aux besoins d'une économie de services.
2. L'accentuation de la tertiarisation de l'économie bruxelloise. Phénomène d'autant plus marqué qu'il se poursuit en marge de très importantes réductions d'effectifs au sein de l'industrie et particulièrement de l'industrie manufacturière. La dynamique et le développement régional des activités secondaires sont, en regard des autres régions et particulièrement de son hinterland économique, relativement faibles en termes de croissance d'emploi.
3. Conséquence, l'intellectualisation des activités et de l'emploi à Bruxelles. Au cours des années '90, la Région a perdu 20.000 salariés, tous travailleurs manuels : 40 % des actifs bruxellois occupés sont diplômés de l'enseignement supérieur.

4. L'érosion du réservoir d'emplois salariés et la poussée d'activités indépendantes. Les pertes d'emplois concernent essentiellement le travail salarié, alors que l'emploi indépendant a progressé de 10 % en moins de vingt ans. Cette croissance de l'emploi non-salarié s'observe dans tout le pays, mais plus faiblement à Bruxelles, notamment à cause du recul du secteur du commerce.
5. Le taux d'occupation des Bruxellois dans l'emploi intérieur. Le niveau de participation de la population active bruxelloise dans l'emploi régional continue à se contracter au bénéfice des navetteurs. Le taux de navette entrante est en augmentation constante, lente mais linéaire, depuis le début de la décennie, passant de 53,7 % en 1992 à 55,9 % en 1999¹³.
6. L'inversion des secteurs traditionnellement consommateurs de main-d'œuvre manuelle. Aujourd'hui le secteur tertiaire est devenu le premier pourvoyeur de main-d'œuvre manuelle. Le degré d'absorption des travailleurs manuels par le tertiaire s'est cependant réduit sur la période 90-97.

En outre, les Bruxellois peu qualifiés issus de l'immigration font l'objet de discriminations à l'embauche sur le marché de l'emploi régional, ce qui les fragilise encore davantage. En effet, 41 % des chômeurs bruxellois sont de nationalité étrangère. Cette proportion ne peut s'expliquer par le seul facteur de la qualification et témoigne sans doute du fait que, même à qualification égale, la nationalité du demandeur d'emploi est un facteur de discrimination à l'embauche.

Rappelons que cette main-d'œuvre d'origine étrangère est venue travailler initialement dans une industrie qui est en passe de disparaître aujourd'hui. D'une génération à l'autre, le système éducatif n'a pas été en mesure de préparer les enfants, aujourd'hui en âge de travailler, à d'autres perspectives professionnelles que celles de leurs parents.

Relevons enfin que, confrontés à une plus forte précarité, les Bruxellois ont une moindre propension à travailler à temps partiel que dans les autres régions, ce qui induit en partie la résorption plus lente du chômage.

3.4.2. Un taux de chômage très élevé

La Région de Bruxelles-Capitale connaît un taux de chômage très élevé, qui touche près de 25 % de la population active (chômeurs âgés et pré-pensionnés compris). Si l'on s'en tient à une comparaison du taux de Demandeurs d'Emploi Inoccupés (DEI) dans chaque Région, on constate que la Région de Bruxelles-Capitale se classe en dernière position.

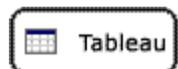
Cependant, le taux de chômage global (incluant les chômeurs âgés non-demandeurs d'emploi et les personnes pré-pensionnées) est légèrement moins élevé en Région de Bruxelles-Capitale qu'en Wallonie. L'écart avec la Flandre tend à se réduire.

En décembre 2000, le nombre total de Demandeurs d'Emploi Inoccupés (ou DEI) bruxellois s'élevait à 68.055 personnes, tandis que celui des Chômeurs Complets Indemnisés (ou CCI) était de 51.396. Si l'on constate une diminution de 6 % par rapport à l'année précédente dans la catégorie des DEI, le nombre des CCI augmente, par contre, de 8,1 %.

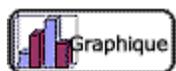
Le taux de chômage des jeunes Bruxellois¹⁴ est particulièrement élevé : un tiers des jeunes actifs âgés de 20-24 ans émerge au chômage, soit le double du taux de chômage régional des DEI. Le niveau de qualification de ces jeunes au chômage est faible. En effet, la majorité (60 %) des jeunes chômeurs a, au plus, un diplôme correspondant au niveau scolaire du secondaire inférieur. Enfin, on notera que 60 % des jeunes chômeurs sont

au chômage depuis plus d'un an.

Il y a manifestement une composante " urbaine " dans l'évolution des taux de chômage. Les principales villes européennes sont confrontées à ce phénomène, quoique dans des proportions différentes. Ainsi, l'écart entre le taux de chômage urbain et le taux de chômage du pays est de 6,5 % pour ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale (en 1999). Ce qui la place dans la moyenne supérieure par rapport à d'autres villes européennes. La différence est encore plus importante en ce qui concerne Amsterdam, mais n'est par contre que de 2 % pour ce qui concerne le Grand Londres.



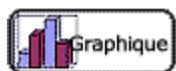
La Région de Bruxelles-Capitale conserve un taux de chômage légèrement inférieur à ceux enregistrés dans les deux principales villes wallonnes que sont Charleroi et Liège. On notera cependant à cet égard, que ces deux villes offrent un nombre d'emplois intérieurs nettement plus faible qu'à Bruxelles, et que la nature du chômage y est différente.



L'évolution du taux de chômage indique également des disparités intrarégionales très fortes. Ce sont à nouveau les communes cumulant le plus d'indicateurs de pauvreté qui connaissent les taux les plus élevés de chômage.

Globalement, et sur 5 ans, le nombre de Demandeurs d'Emploi Inoccupés (DEI) en Région de Bruxelles-Capitale diminue de 12,3 % pour se fixer à 68.055 personnes au 31 décembre 2000.

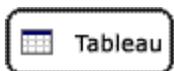
Toutefois, on observe des accroissements significatifs du nombre de DEI entre 1992 et 1998 dans les communes centrales : + 54,3 % à Saint-Josse, + 46,7 % à Molenbeek, + 42,3 % à Schaerbeek, + 38,8 % à Saint-Gilles. C'est dire que l'embellie actuelle sur le front du chômage ne parvient pas à compenser les fortes hausses observées dans la période précédente. On constate d'ailleurs, de manière globale, que la Région de Bruxelles-Capitale ne profite pas suffisamment des périodes de bonne conjoncture pour obtenir une baisse significative de son taux de chômage. Ainsi, au gré des cycles conjoncturels, c'est par paliers successifs que la situation se dégrade à Bruxelles.



L'Observatoire bruxellois du marché du travail et des qualifications (ORBEm, oct. 1994) relève que les disparités régionales s'expriment fortement au travers du chômage des jeunes. En effet, les quartiers en difficulté regroupent à eux seuls près des deux-tiers des jeunes en chômage complet et dont le taux d'infrascolarisation est parmi les plus élevés de la Région de Bruxelles-Capitale; plus des deux-tiers des jeunes au chômage habitent Anderlecht, Saint-Gilles, Molenbeek, Saint-Josse, Schaerbeek et Bruxelles-ville¹⁵.

L'autre élément frappant concerne le chômage de longue durée (plus d'un an) : il représente 66 % du chômage total bruxellois¹⁶. Et si le taux de chômage des femmes est quasi identique à celui des hommes sur la courte durée, la proportion de femmes dans le chômage de longue durée s'élève à mesure que la durée du chômage s'allonge. Preuve que de ce point de vue, la précarité touche davantage les femmes que les hommes.

Notons que depuis 1999, une tendance positive se dessine. L'Observatoire bruxellois du marché du travail et des qualifications observe, dans une note récente, qu'« en termes d'emplois salariés, l'année 1999 peut être qualifiée d'exceptionnelle. La RBC gagne, en effet, plus de 8.000 emplois, soit une perte de 2.000 jobs dans l'industrie et un gain de 10.000 dans les services ».

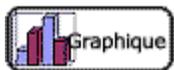


3.4.3 Un problème aigu d'adéquation entre l'offre et la demande de travail

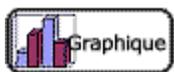
En comparaison avec le reste du pays, la Région de Bruxelles-Capitale connaît un phénomène de surreprésentation des personnes supraqualifiées (présence des universités et écoles supérieures) et paradoxalement dans le même temps une surreprésentation des personnes infraqualifiées (33,1 % des 25-29 ans ne disposent au maximum que du diplôme de l'enseignement secondaire inférieur).

Le problème essentiel réside dans l'inadéquation des qualifications et des formations des demandeurs d'emploi par rapport à la demande actuelle des entreprises bruxelloises. Il existe en effet une offre d'emploi importante des entreprises qui reste non satisfaite, alors qu'il y a simultanément une croissance du chômage.

Ainsi, 70 % de l'ensemble des chômeurs bruxellois ne disposent au plus, que d'un diplôme de l'enseignement secondaire inférieur.



Considérant que le nombre de jeunes chômeurs a crû plus rapidement en Région de Bruxelles-Capitale que dans les autres régions, il est clair qu'un effort majeur doit être entrepris en matière de formation, notamment en langues et en technologies nouvelles. Une évaluation systématique des potentialités du marché du travail doit également être réalisée, afin d'adapter en conséquence l'offre des filières de formation. Les mécanismes de promotion de l'accès à l'emploi, sur lesquels la Région et les pouvoirs locaux ont prise, doivent favoriser la formation en entreprise.



Si l'on peut raisonnablement affirmer que l'offre et la demande de travail tendent à s'équilibrer pour les personnes qualifiées, avec même l'émergence de pénuries de certains profils, on constate qu'un réel problème se pose pour les personnes moins qualifiées, qui sont plus durement confrontées aux mutations profondes de l'emploi à Bruxelles.

À titre d'exemple, en 1999, l'ORBEm n'enregistrait qu'une offre d'emploi pour neuf demandeurs d'emploi sous-qualifiés.

Il est urgent de renverser la vapeur. Comment ? En augmentant l'offre et l'efficacité des formations proposées aux chômeurs. De même, il y a lieu de favoriser les secteurs grands utilisateurs de main-d'œuvre peu qualifiée. A savoir, pour l'essentiel, le commerce, l'artisanat, la petite industrie, les petites entreprises de construction, l'HORECA, les services de proximité, ... bref tous les acteurs de l'économie urbaine qui satisfont les innombrables besoins de la ville.

Enfin, un travail d'intégration des chômeurs d'origine étrangère dans le marché du travail devra également être réalisé. À cet égard, la lutte contre les discriminations à l'embauche devra être renforcée.

3.4.4. Enseignement - Formation

Si le système scolaire bruxellois est effectivement en mesure de lancer sur le marché du travail une part importante d'élèves hautement qualifiés, ce même système est dans l'impossibilité d'assurer au plus grand nombre un niveau de formation moyen, suffisant par rapport aux défis de l'économie bruxelloise.

Par leur environnement sociologique, voire par filiation familiale, la majorité de ces jeunes exclus de l'essor économique se destinent à des métiers d'ouvriers, jadis florissants à Bruxelles mais pour lesquels aujourd'hui, les emplois font défaut. Pour la plupart d'origine immigrée, ces jeunes sont en outre victimes de véritables discriminations à l'embauche et d'un rejet xénophobe. À tout cela vient maintenant s'ajouter l'afflux, à Bruxelles plus qu'ailleurs, des réfugiés économiques, à la recherche d'un nouvel Eldorado. Ceci pèse désormais dans nos statistiques à hauteur de un pour-cent du nombre de demandeurs d'emploi inoccupés.

Les pratiques de recherche d'emploi et de placement changent, avec l'apparition d'Internet notamment. Les demandeurs d'emploi doivent de plus en plus faire valoir toutes sortes de compétences professionnelles acquises en dehors de l'école, sur le terrain ou en formation professionnelle.

Le risque existe que surgissent des conflits sociaux graves entre ceux qui - parce qu'ils ont le savoir, ont l'emploi donc le pouvoir - et ceux qui sont exclus du savoir, exclus de l'emploi et dont l'avenir est totalement bouché.

Parallèlement au traitement de la problématique du revenu, qui conditionne les aspects matériels du développement et du bien-être, les questions ayant trait à la formation et plus largement à l'épanouissement culturel, restent essentielles.

Il s'agit bien sûr de l'enseignement et de l'éducation des jeunes, mais également de la formation des adultes et de l'expression des identités culturelles.

Il y a lieu de qualifier professionnellement et d'insérer sur le marché du travail les demandeurs d'emploi les plus fragilisés et de répondre aux besoins de formation générale des habitants pour qu'ils puissent mieux vivre et comprendre leur situation sociale et professionnelle et s'armer intellectuellement pour y faire face collectivement.

L'école constitue à l'évidence une des ressources essentielles du développement social, et tout particulièrement dans les grandes entités urbaines frappées par les phénomènes d'exclusion. C'est pourquoi l'échec et la violence, envahissant les établissements scolaires, suscitent la plus grande inquiétude. Les Communautés française et flamande prennent de nombreuses initiatives en matière de prévention d'échec et de décrochage scolaires, dans et autour de l'école.

Des mesures de discrimination positive viennent renforcer les efforts de la communauté éducative dans les quartiers : médiateurs scolaires, écoles des devoirs, cours d'alphabétisation,...

Le secteur de l'enseignement professionnel, et plus particulièrement les centres d'enseignement à horaire réduit sont, dans ce contexte, confrontés à de nombreux jeunes engagés dans des processus de rupture avec l'école. Les formules d'alternance emploi/formation sont privilégiées pour assurer

une scolarité de base aux jeunes de 15 ans et plus, qui décrochent de l'enseignement traditionnel, tout en rencontrant leurs aspirations à une insertion rapide dans la vie.

Plusieurs centres d'enseignement ont développé des partenariats avec des associations locales du secteur de l'Aide à la Jeunesse et de l'Insertion socioprofessionnelle.

La scolarité obligatoire est ainsi assurée pour plusieurs centaines de jeunes, en dehors des murs de l'école traditionnelle, dans un cadre plus en prise avec leurs difficultés de vie.

Les réseaux d'enseignement de promotion sociale offrent également un potentiel de développement de la formation des adultes, ouvrant les portes à la reconnaissance sociale par l'accès à un diplôme. Là aussi des collaborations étroites se déploient, par le biais de prestations communes, entre les écoles de promotion sociale et les organismes de formation professionnelle (Bruxelles Formation, le VDAB-RDBB et les organismes locaux d'insertion socioprofessionnelle). Une part croissante de l'offre d'enseignement pour adultes est ainsi orientée vers les Bruxellois les moins qualifiés.

Les organismes d'éducation permanente des adultes assurent par ailleurs la promotion socioculturelle des habitants, et tout particulièrement des demandeurs d'emploi. Ils contribuent au développement de leur connaissance critique des réalités de la société et enrichissent leurs capacités d'analyse, de choix et d'action.

Au-delà d'une simple diffusion du savoir, il s'agit de former des citoyens critiques, de favoriser la prise de responsabilités et l'engagement dans la vie sociale, culturelle, économique et politique.

La plupart des organismes locaux de formation en insertion socioprofessionnelle se réfèrent à cette approche critique de la pédagogie des adultes, et tout particulièrement les opérateurs d'alphabétisation. Parmi ses priorités, l'Office Régional Bruxellois de l'Emploi (l'ORBEm) a mis en évidence la nécessité de développer les actions d'alphabétisation. Fondées sur les principes de l'éducation permanente, elles sont conçues dans la perspective de formations qualifiantes et d'emplois.

Depuis plusieurs années, les réseaux d'initiative des associations régionales " LIRE & ECRIRE " et " Brusselleer " rencontrent ces besoins, au mieux de leurs moyens, en appliquant aux réalités du marché de l'emploi, les missions de l'éducation permanente.

⁹ L'élaboration de ces rapports est prévue par l'ordonnance du 11 juillet 1991 modifiée par une nouvelle ordonnance (votée en 2000). Le premier rapport a été publié en 1993.

Le lien entre le rapport annuel bruxellois et le rapport fédéral est établi par le biais de l'accord de coopération entre le pouvoir fédéral, les régions et les communautés, c'est-à-dire par une collaboration entre l'Observatoire de la Santé et le Point d'appui fédéral de lutte contre la pauvreté, l'insécurité d'existence et l'exclusion sociale.

¹⁰ Correspondant aux secteurs statistiques de l'INS.

¹¹ Kesteloot, P. Mistiaen, JM Decroly « La dimension spatiale de la pauvreté à Bruxelles » in Fr. Noël « Problématique sociale en Région de Bruxelles-Capitale » 2000.

¹² « Initiatives locales et développement social de la ville. Contributions de l'action locale au volet social du plan régional de développement de la Région de Bruxelles-Capitale », Délégation régionale interministérielle aux solidarités urbaines, 1998.

¹³ " Région de Bruxelles-Capitale : analyse de la situation socio-économique ", Observatoire bruxellois du marché du travail et des qualifications, ORBEm, décembre 2000.

¹⁴ Ce taux est de 32,4 %.

¹⁵ Ces communes concentrent en outre plus de 30 % de jeunes hommes ne disposant

que du certificat d'études primaires. In : F. Noël : La problématique sociale en Région de Bruxelles-Capitale.

¹⁶ C'est-à-dire au nombre total des chômeurs complets indemnisés (CCI).



4. Un pôle économique majeur dont il faut renforcer le dynamisme

4.1. Un pôle économique majeur

La métropole bruxelloise est le premier pôle économique du pays et, en son centre, la Région de Bruxelles-Capitale condense un niveau très élevé d'emplois, de création de richesses et d'investissements.

À ce jour, près d'un emploi sur six en Belgique est localisé dans les 19 communes. La région concentre environ 15 % du PIB national sur son territoire alors qu'elle ne représente que 9,5 % de la population du pays.

La Région de Bruxelles-Capitale se hisse au quatrième niveau des régions d'Europe en termes de PIB¹⁷ par habitant (170 % de la moyenne européenne), derrière Londres (229 % de la moyenne européenne), Hambourg (198 % de la moyenne européenne) et Luxembourg (172 % de la moyenne européenne). En outre, Bruxelles accueille le quatrième parc immobilier de bureaux (en volume) en Europe, derrière Paris, Londres et Berlin, mais devant Francfort, Stockholm, Milan, Zürich et Madrid. Bruxelles est enfin le deuxième centre de congrès internationaux.

Ces statistiques doivent être nuancées dans la mesure où les limites relativement exiguës de la région donnent une vision biaisée de la densité relative d'activités par rapport à d'autres métropoles européennes. Il reste cependant indéniable que le niveau de production et d'emploi à Bruxelles est supérieur à celui d'autres villes européennes de taille comparable.

4.2. Des zones en retard de développement

Comme dans la plupart des villes, l'activité économique à Bruxelles n'est pas répartie uniformément sur le territoire. La première couronne connaît globalement une densité d'emplois plus importante que la seconde couronne qui a une vocation plus résidentielle. Outre cette distinction de type concentrique, une différence marquée peut être observée entre l'est et le centre de la région plutôt tournés vers les activités de services et l'ouest, où l'activité industrielle domine, en particulier à proximité du canal.

Cette différence sectorielle conduit à un développement économique asymétrique. Alors que la demande pour des surfaces de bureaux est forte, jusqu'à peser sur la fonction résidentielle à l'est, le périmètre du canal hors zone portuaire s'apparente de plus en plus à une aire en retard de développement. La pression foncière y est plus faible que dans le reste de la région.

Une telle situation renvoie à la nécessité de mener des politiques de restructuration spatiale du tissu urbain dans la zone du canal, hors zone portuaire et d'y réimplanter ou d'y maintenir des activités économiques diversifiées. À cet égard, et compte tenu de la raréfaction des terrains disponibles dans le reste de la région, il existe un potentiel important qui ne demande qu'à être (mieux) exploité tout en ayant à l'esprit les contraintes "

mobilité ". Dans cette perspective, le regain d'intérêt pour l'architecture industrielle des XIXe et début du XXe siècles, avec un nombre croissant de réhabilitations réussies, combinant l'ancien et le moderne, constitue par exemple un atout.



4.3. Une croissance métropolitaine qui profite largement à la périphérie

Entre 1985 et 1997, la croissance économique atteignit à peine 1,2 % en Région de Bruxelles-Capitale contre 2,15 % en Belgique, 3 % dans l'arrondissement de Nivelles et près de 4 % dans l'arrondissement de Hal-Vilvorde. Globalement, la dynamique économique est trois fois moins élevée dans la Région qu'en périphérie. De tels résultats suggèrent qu'il existe un transfert important de croissance de la région bruxelloise vers son hinterland.



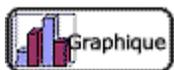
Les chiffres relatifs à l'emploi confirment cette tendance. La région bruxelloise est la seule région du pays à avoir connu une baisse de l'emploi sur la période 1990-1998. La comparaison avec la Flandre est particulièrement marquée puisque cette région gagne 3 % d'emplois alors que la Région de Bruxelles-Capitale en perd 3 %.

La tendance s'améliore légèrement depuis 1994, après de fortes pertes d'emplois au cours de la récession du début de la décennie, mais la dynamique reste faible par rapport aux autres régions du pays. Les données les plus récentes semblent toutefois indiquer que la dynamique bruxelloise en matière d'emploi salarié est identique à celle enregistrée en Wallonie et en Flandre. L'on assiste en outre à une augmentation du phénomène de la " navette ", de sorte que le nombre d'emplois occupés par des Bruxellois est affecté encore plus fortement que ne le suggèrent les données sur l'emploi intérieur.

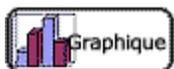
Comme l'illustre clairement la carte ci-après, les pôles de croissance d'emplois entre 1986 et 1997 se situent au nord-est de la Région, dans le nord du Brabant wallon, et dans certaines parties du Brabant flamand, en particulier sur l'axe Leuven-Asse.

La comparaison des structures économiques de la Région par rapport au reste du pays met par ailleurs en lumière les éléments suivants :

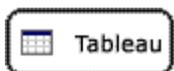
- la désindustrialisation de Bruxelles est confirmée. Elle constitue à la fois une force, étant donné le déclin généralisé du secteur, et une faiblesse, dans la mesure où Bruxelles ne parvient pas à attirer les segments industriels à haut niveau technologique;
- l'importance relative du commerce à Bruxelles, qui peut s'expliquer partiellement par la faiblesse des autres services marchands;
- la faiblesse des " autres services marchands " et, en particulier, des services aux entreprises, pourtant essentiels afin de créer un environnement économique attractif;
- la forte présence du secteur bancaire, qui indique que Bruxelles conserve un rôle central de décision dans l'économie belge;
- l'importance du secteur non-marchand.



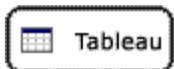
Une analyse shift and share¹⁸ nous enseigne qu'entre 1987 et 1997 les piètres résultats de la région bruxelloise ne s'expliquent pas par la structure de l'activité économique, mais bien par le manque de dynamisme au sein de chaque secteur. Ceci indique qu'il faut considérer avec prudence les prévisions de croissance économique basées sur la structure sectorielle de l'économie bruxelloise.



Une comparaison de la région bruxelloise avec les autres principales villes du pays confirme les mauvaises performances de Bruxelles qui connaît la croissance économique la plus faible. La différence est particulièrement nette avec Gand et Anvers, mais même Liège et Charleroi réalisent des performances légèrement meilleures. Le déclin relatif de Bruxelles ne peut donc être entièrement attribué à sa situation de centre urbain.



Une comparaison au niveau européen suggère par contre que la métropole bruxelloise¹⁹ connaît une dynamique économique plutôt favorable, supérieure à la plupart des autres métropoles européennes sélectionnées.



4.4. Analyse sectorielle

4.4.1. L'industrie traditionnelle

En 1997, l'industrie manufacturière²⁰ représente 6,6 % de la valeur ajoutée et 7,3 % de l'emploi total en Région de Bruxelles-Capitale. Le déclin du secteur se poursuit (perte de 35 % des emplois entre 1986 et 1997) à un rythme plus rapide que dans le reste du pays. Reste que, même en périphérie qui connaît de meilleurs résultats, le déclin de l'emploi industriel est marqué (- 15 % de l'emploi salarié entre 1986 et 1997).

Ce déclin industriel s'explique toutefois partiellement par un biais statistique lié au phénomène de sous-traitance de certaines activités réalisées auparavant au sein de l'entreprise (comptabilité, nettoyage, ...). Ce phénomène est aggravé en milieu urbain.

En matière de transports à caractère industriel, il faut également noter le rôle économique majeur joué par le Port de Bruxelles. Chaque année, plus de cinq millions de tonnes de marchandises transitent par la voie d'eau. Le port constitue une vaste zone industrielle qui regroupe plus de 300 entreprises occupant près de 10.000 emplois.

La tendance au déclin industriel est relativement typique en milieu urbain. On assiste en effet à un divorce général de l'industrie manufacturière et de la ville, qui n'a pu être compensé, pour Bruxelles, par les mesures prises en matière de protection des fonctions faibles par le premier PRD. Cette tendance s'explique pour Bruxelles par deux processus :

1. l'industrie manufacturière est fortement consommatrice d'espaces; or les terrains sont rares et chers dans les villes;
2. les nouvelles méthodes de gestion de stocks et d'approvisionnement (just-in-time et just-in-sequence) ont augmenté les besoins d'accessibilité des industries; or les villes subissent un phénomène croissant de congestion.

Ces constats doivent être nuancés par le fait que certaines industries manufacturières comme l'imprimerie et le secteur de l'alimentation sont peu consommatrices d'espaces. Par ailleurs, la Région dispose de parcs industriels qui offrent encore des surfaces disponibles pour autant que leur profil de mobilité soit adapté à la localisation.

À noter encore que l'industrie bruxelloise occupe une proportion importante de navetteurs (plus de 60 %) et une proportion plus élevée d'employés que dans le reste du pays (47 %). Ce dernier constat peut toutefois s'expliquer par la présence d'une industrie plus " immatérielle " que dans les autres Régions. L'industrie manufacturière apparaît effectivement comme un secteur peu qualifié, mais moins que le commerce et les transports, qui occupent une part plus importante de Bruxellois. L'industrie manufacturière ne représente que 10 % de l'emploi peu qualifié des Bruxellois. Par contre, les autres secteurs comme le commerce, l'Horeca, la construction et les transports en emploient proportionnellement davantage et occupent, parmi les peu qualifiés, le plus de Bruxellois.

4.4.2. Les nouvelles activités industrielles

Par ailleurs depuis 1997, on enregistre une amélioration du secteur industriel tant au niveau de l'emploi que des activités. Pour comprendre ce paradoxe apparent, il convient d'établir une distinction entre une industrie " classique " matérielle axée sur la production de biens et une industrie " nouvelle " immatérielle orientée vers la production de services. Le secteur des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC), en nette croissance ces dernières années, appartient à cette seconde catégorie.

Le secteur TIC comporte :

- la fabrication de machines de bureau et d'ordinateurs, de pièces électroniques, d'appareils d'émission et de transmission, d'appareils audio et vidéo;
- l'importation, l'adaptation, la fourniture et/ou l'installation de machines de bureau et d'ordinateurs;
- l'importation et la prestation de services en matière d'appareils audio et vidéo;
- les télécommunications;
- les services informatiques et les activités connexes.

À cet égard, il faut noter que 19 % des entreprises " industrielles " actives à Bruxelles en 1999 n'existaient pas il y a cinq ans; ce pourcentage s'élève à 38 % pour le secteur des TIC.

Il convient donc d'attirer l'attention sur les liens existants entre l'industrie matérielle et immatérielle. L'industrie est génératrice d'activités de services en sous-traitant notamment les tâches qui ne relèvent pas de ses activités centrales. En témoigne le développement important du secteur " maintenance & contracting " qui offre des opportunités d'emplois pour les moins qualifiés.

4.4.3. Le secteur industriel bruxellois : une utilisation du know how et de l'espace à optimiser

Au-delà des chiffres globaux, l'industrie bruxelloise semble fortement

orientée vers le marché local et incorpore un faible contenu technologique. Contrairement à d'autres villes européennes, Bruxelles concentre peu d'industries de haute technologie et de laboratoires de R&D (Recherche & Développement). Ce constat est d'autant plus regrettable que la Région dispose d'atouts potentiels dans ce domaine : quatre universités (ULB, UCL, VUB, KUB) et quatre Instituts Supérieurs Industriels sont situés sur son territoire. Trois facultés de médecine et trois hôpitaux académiques associés aux activités universitaires sont ainsi à l'origine d'une concentration des activités dans le secteur santé, notamment recherche de base en matière médicale et pharmaceutique.

Par ailleurs, il serait dommageable de voir le tissu économique bruxellois se vider de son activité industrielle (au sens large, y compris les TIC) alors que celle-ci connaît une nouvelle croissance depuis 1997 et que la Région dispose encore de terrains pour accueillir une activité industrielle.

À titre d'exemple, la liste des biens à louer et à vendre (inventaire des locaux industriels vacants) que la SDRB propose sur son site web illustre bien ce constat notamment par sa grande diversité.



21

Ce constat se vérifie également dans l'inventaire des sites économiques inoccupés ou inexploités réalisé lui aussi par la SDRB. Lors de l'inventaire effectué en 2000 sur base d'une enquête de terrain, 59 sites ont été répertoriés. Ils représentent une superficie totale de 376.830 m². À noter que 6 seulement ne figuraient pas dans l'inventaire précédent alors que près de la moitié (29 sur 59) était déjà répertoriée en 1996.

Ces sites - nonobstant le caractère mouvant de l'inventaire - sont majoritairement présents dans les communes de la première couronne et sont, pour 39 % d'entre eux, situés dans le périmètre Objectif 2, pour une superficie cadastrale actuellement supérieure à 60.000 m². Ils constituent donc des potentiels d'implantation d'activités, qui doivent être diversifiées et compatibles ou complémentaires avec le tissu urbain environnant. De 1998 à 1999, les sites qui ont été partiellement ou complètement réaffectés, l'ont été dans les proportions suivantes : logement (44 %), bureau (18 %), commerce (21 %), activité productive (31 %) et équipement collectif (33 %).

4.4.4. La construction au coeur d'un développement régional durable

Le secteur de la construction a connu une légère croissance de l'emploi salarié entre 1986 et 1997. Il occupe aujourd'hui environ 18.000 personnes, principalement des Bruxellois (60 %) peu qualifiés (62 %). Il s'agit d'un secteur essentiel pour le développement économique de Bruxelles. Par ailleurs, la forte proportion de Bruxellois faiblement qualifiés qu'il occupe, et les besoins de rénovation du cadre de vie et du bâti, en font un secteur primordial et stratégique sur le plan de l'emploi.

4.4.5. Les services : une prédominance non marchande

En ce qui concerne le secteur des services, son important développement à Bruxelles constitue un avantage dans la mesure où il connaît une croissance supérieure au secteur industriel. Toutefois, sa structure sous-sectorielle est fragilisée. La caractéristique du secteur tertiaire bruxellois est la prédominance des services du non-marchand et donc, en corollaire, le faible développement des services marchands.

Le secteur des banques et assurances reste, lui aussi, fort développé à Bruxelles et ne souffre pas de délocalisation vers la périphérie. Il s'agit cependant d'un secteur arrivé à maturité et dont le potentiel de croissance est, à l'instar des services non-marchands, relativement faible.

Les services aux entreprises ont connu ces dernières années une forte croissance, avec un quasi doublement de l'emploi entre 1986 et 1997. Cette croissance résulte cependant largement de la dynamique générale du secteur, qui a vu son niveau d'emplois augmenter encore plus rapidement en périphérie. Les services aux entreprises constituent un potentiel d'emplois d'autant plus important qu'ils recrutent largement sur le territoire de la région et qu'ils participent à l'attractivité économique de celle-ci.

Les professions libérales sont particulièrement présentes dans la Région de Bruxelles-Capitale. En 1998, on dénombrait quelque 19.884 titulaires de professions libérales, résidant en région bruxelloise, ce qui représente près de la moitié (44,5 %) du total du nombre de titulaires de professions libérales de l'ancienne province de Brabant et 13,6 % du royaume. Il s'agit par ailleurs de la catégorie professionnelle indépendante qui a connu la plus forte croissance. Ces professions représentent donc un important volume d'emplois, et certaines d'entre elles sont également intimement liées à la santé et à la qualité de vie de la population.

4.4.5.bis L'artisanat et les métiers d'art : un facteur de revitalisation.

Les secteurs de l'artisanat, de la conservation-restauration et de la création connaissent à Bruxelles une activité importante. Les nombreux métiers et spécialités, souvent à fort ancrage local et à haute valeur ajoutée, en font des emplois durables de qualité, garantissant la mixité des fonctions secondaires et tertiaires dans la ville. Les métiers d'art et du patrimoine constituent un vecteur de revitalisation et d'embellissement des quartiers ainsi que de développement de la fonction touristique. Intimement liés à l'histoire et au patrimoine de la Région, ils peuvent aussi donner envie d'y habiter et d'y vivre.

4.4.6. Le commerce un pôle d'attraction

Il est indéniable que le commerce tient une part non négligeable dans la qualité de vie et l'attractivité d'une Région. La fonction commerciale constitue un atout quand il s'agit de considérer Bruxelles tant comme un lieu d'habitation que comme un pôle de développement économique. Le commerce influence directement cette qualité de vie en offrant des services de proximité, en assurant une certaine convivialité qui elle-même intervient de manière très importante sur la sécurisation des quartiers.

Le commerce joue également un rôle important en tant que tel dans ce développement économique. La création d'un commerce reste une option fréquemment utilisée par les personnes souhaitant développer leur propre activité économique.

Enfin, le commerce représente un bassin d'emplois divers, tant par les qualifications requises qu'en ce qui concerne la dispersion géographique de ces emplois.

La situation du commerce à Bruxelles est très contrastée. Certains quartiers commerçants connaissent un développement impressionnant, tandis que d'autres sont entrés depuis plusieurs années dans un déclin prononcé. Celui-ci trouve aussi bien sa cause dans la diminution du revenu moyen de la population, comme dans la modification des comportements des consommateurs et les restructurations internes à un secteur très complexe

à appréhender de par sa diversité.

Le déclin du commerce bruxellois constaté en 1993 s'est poursuivi avec des implications variables pour l'ensemble des pôles commerciaux de la région. De manière schématique, on peut classer les noyaux commerciaux en trois grandes catégories :

- les noyaux en progression;
- les noyaux en stagnation;
- les noyaux en déclin.

Les noyaux commerciaux à vocation suprarégionale et touristique, principalement situés dans le Pentagone et les quartiers commerçants limitrophes, demeurent les artères commerciales les plus attractives pour les visiteurs comme pour les investisseurs.

Toutefois, les situations entre les noyaux sont contrastées. D'une part, la localisation des noyaux en difficulté tend à démontrer que leur déclin correspond généralement à celui, plus global, des quartiers avoisinants. D'autre part, il apparaît aussi que le déclin ou le dynamisme des noyaux commerciaux dépend de facteurs intrinsèques (l'exemple de la rue de Brabant et le développement d'un commerce présentant certaines spécificités) et de facteurs extrinsèques (l'accessibilité, la localisation par rapport à des pôles de bureaux).

Dans ce contexte, la Région mène dans douze noyaux en déclin une expérience pilote de revitalisation par la création d'une gestion de centre-ville - town center management²². Cette expérience, en cours d'évaluation, tend à démontrer que le déclin des noyaux commerciaux peut être enrayeré par la mise en place d'une gestion proactive tant dans le domaine de l'immobilier commercial (détection des surfaces vides, intermédiation avec les propriétaires de ces surfaces) que dans celui de l'implantation de nouvelles enseignes.

En outre, davantage de synergies doivent être développées entre les noyaux commerciaux. Une certaine systématisation des contacts s'est établie dans le cadre de l'expérience pilote. Elle a permis de dégager l'échange de bonnes pratiques dans des domaines aussi diversifiés que la gestion des espaces publics, la convivialité ou le contact avec les grandes enseignes et les franchiseurs.

Le commerce de détail occupe, en Région de Bruxelles-Capitale, 50 % de personnel peu qualifié (diplôme de l'enseignement secondaire inférieur ou moins), dont 63 % résident en Région de Bruxelles-Capitale. La vitalité du commerce de détail est donc essentielle pour l'emploi de main-d'œuvre bruxelloise peu qualifiée.

Certaines branches du commerce de détail apparaissent comme saturées alors que d'autres possèdent un potentiel de développement non négligeable.

Ces fluctuations sont compensées par le développement de l'Horeca. Cependant, une politique globale d'implantation du commerce de détail et notamment son interaction avec le développement local (vie des quartiers, recrutement d'une main-d'œuvre locale et relation avec les commerces de proximité) tarde à être instaurée malgré quelques opérations encourageantes (implantation d'une moyenne surface commerciale - contrat de quartier rue Gray).

La qualité des espaces publics ainsi que l'accessibilité sont des éléments qui

favorisent indubitablement l'attractivité commerciale. Les exemples de réussite (comme l'hypercentre d'Anvers ou le Vieux Lille) montrent que la plurifonctionnalité des noyaux est également une condition de vitalité et que celle-ci passe, notamment, par la mise en place d'éléments qui favorisent la flânerie et la " promenade-shopping ".

La Région de Bruxelles-Capitale possède toujours la plus grande zone d'attraction commerciale du pays. Au sein de la Région, c'est le Pentagone et les zones commerciales limitrophes qui drainent, au travers du phénomène d'hypercentre, une grande partie de la population attirée dans cette zone. Toutefois, cette position pourrait être progressivement remise en question par l'émergence de pôles de grande (Anvers) et de moyenne importance (Louvain, Waterloo).

4.4.bis La recherche scientifique

La Région de Bruxelles-Capitale connaît une densité exceptionnelle d'institutions d'enseignement supérieur avec leurs laboratoires de recherche (plusieurs institutions universitaires, 15 hautes écoles et instituts supérieurs, 32.951 étudiants dans l'enseignement universitaire et 37.028 étudiants dans l'enseignement supérieur hors universités).

S'il convient de souligner ici les performances des universités belges, et notamment de celles qui ont un site bruxellois, en termes de publications scientifiques, les universitaires européens et singulièrement les Belges déposent moins de brevets et créent moins d'entreprises que ceux d'autres pays industrialisés.

La recherche doit cependant s'intégrer dans une politique globale dans la perspective d'un développement plus équilibré, visant à corriger les carences et les faiblesses de l'économie régionale.

Dans cette perspective, le développement des segments les plus technologiques de l'industrie, celui des services aux entreprises et celui d'un réseau de PME sont les points d'impacts possibles pour une politique régionale de la recherche scientifique.

En outre, le développement des entreprises ne repose pas seulement sur l'innovation technologique. Les entreprises ont également besoin d'innovations organisationnelles que peuvent aussi soutenir les efforts de la recherche scientifique régionale.

Enfin, en matière d'insertion sociale et professionnelle, et de politique urbaine, l'innovation sociale mérite également d'être soutenue scientifiquement, pour le bénéfice des travailleurs comme des entreprises bruxelloises.

L'absence de cadre juridique

La Région de Bruxelles-Capitale n'a actuellement pas de cadre juridique propre pour encourager et financer la recherche scientifique et l'innovation technologique. Toutefois, une ordonnance est en préparation.

La multiplicité et l'opacité des instruments

Les instruments actuels, qu'ils soient totalement ou partiellement au service de la politique scientifique de la Région de Bruxelles-Capitale, souffrent d'un manque d'efficacité dû à la multiplication des intervenants et surtout à l'absence de définition claire de leurs missions respectives, à leur faible visibilité, leur non-coordination, voire leurs rivalités.

On relève, notamment, comme intervenants :

la Direction Recherche et Innovation de l'Administration de l'Economie et de l'Emploi du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette Direction traite principalement de l'octroi d'avances récupérables dans le cadre du soutien au développement de prototypes, et d'allocations aux centres collectifs de recherche pour satisfaire les besoins spécifiques des entreprises affiliées;

- dans le cadre d'un contrat de collaboration entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale, la Division E6, division " Compétitivité " du Ministère Fédéral des Affaires Economiques. Cette administration réalise, notamment, des appels à propositions auprès des entreprises bruxelloises, évalue avec l'aide d'experts la solidité des projets, propose au ministre les projets retenus avec leur plan de financement (subsidés) et en assure le suivi quant à la pertinence des dépenses;
- l'ASBL Technopol qui a pour objet la promotion du développement socio-économique de la Région de Bruxelles-Capitale par la sensibilisation à l'innovation;
- les interfaces subsidiées : Indutec, UCL, ULB, VUB qui ont pour mission de mobiliser le potentiel scientifique de leur institution en faveur de la Région de Bruxelles-Capitale;
- enfin, et bien que ce ne soit pas en relation directe avec la recherche scientifique, le transfert des résultats de la recherche vers leurs applications bénéficie de l'aide de la Société de Développement régional de Bruxelles (SDRB) par la gestion, la création et/ou la promotion des incubateurs et des parcs à vocation de recherche scientifique.

La non-spécificité des secteurs stratégiques choisis

La Région a soutenu des projets dans plusieurs secteurs. Ce sont :

- les technologies de l'information et des communications;
- la chimie;
- les biotechnologies;
- la pharmacie;
- les applications de l'informatique au bâtiment et à l'électromécanique;
- l'imagerie virtuelle.

Si certains de ces choix s'expliquent légitimement par la présence d'entreprises fortes dans la Région (par exemple, la chimie), il faut reconnaître que les domaines choisis sont des " pôles universels " plutôt que spécifiquement bruxellois.

Cette situation s'explique en partie par la faible disponibilité de l'information relative au tissu économique bruxellois et aux possibilités d'interconnexions et de collaborations entre d'une part les pôles de recherche scientifique présents en région bruxelloise et d'autre part, les entreprises qui pourraient être associées activement à la mise en œuvre de collaborations.

Des résultats positifs, une communication déficiente

En dépit des nombreuses difficultés structurelles susmentionnées, la Région peut s'enorgueillir d'avoir soutenu quelques projets porteurs d'avenir.

La Région a mis sur pied les programmes :

- Prospective Research for Brussels, qui finance les projets de jeunes chercheurs et dont les thèmes peuvent donner lieu à des avancées dans les domaines clés de la Région
- Research in Brussels, un programme qui a pour but d'accueillir en Région de Bruxelles-Capitale des chercheurs venant du monde entier.

En outre, elle a soutenu le programme d'impulsion CELLO qui vise à valider des voies de thérapie cellulaire et dont les premiers résultats sont prometteurs.

La Région a également encouragé la création de spin-off tels que NUMECA (simulations numériques de mouvements de fluides, programmes graphiques d'interfaces), EUROSCREEN (biotechnologie) et plus récemment BIOTECH TOOLS (biotechnologie).

La Région a aussi octroyé des subventions (environ 6.197.338,12 €, soit +/- 250 millions de francs belges) au titre d'encouragement à la recherche industrielle de base.

La méconnaissance de ces actions par le grand public souligne l'absence de visibilité de la politique scientifique de la Région de Bruxelles-Capitale. Une meilleure communication contribuerait certainement à rendre la Région plus attractive pour de jeunes entrepreneurs.

4.5. Une ville à tendance administrative

Malgré un rayonnement économique important, comme en témoigne le nombre élevé d'emplois, l'économie de la région bruxelloise manque singulièrement de dynamisme, malgré les bonnes performances de la zone métropolitaine. Ce manque de dynamisme ne résulte pas d'une mauvaise spécialisation sectorielle au sens large, mais d'une faible capacité à attirer les entreprises innovantes et à forte croissance au sein de chaque secteur.

Si la Région de Bruxelles-Capitale n'apparaît pas comme un pôle décisionnel majeur en Europe au niveau économique, comme en atteste le faible nombre de localisations des sièges sociaux des grandes firmes internationales, ce constat doit toutefois être nuancé par le fait que le siège social des multinationales est généralement situé dans le pays d'origine et qu'en l'état, notre pays dispose de peu d'entreprises de ce type. Par contre, notre Région compte un grand nombre de centres décisionnels de sociétés internationales. Sa cinquième place au classement d'Healey & Baker - après Londres, Paris, Francfort et Amsterdam - pour l'implantation d'une entreprise étrangère en est la preuve.

Au-delà de la ligne traditionnelle entre activités marchandes et non-marchandes, secondaires et tertiaires, une trop forte spécialisation dans les fonctions administratives, qu'il s'agisse des administrations publiques, des Institutions européennes ou des sièges des grandes banques et compagnies d'assurances, constitue un risque pour la diversité du tissu économique de la Région et pour la bonne intégration des fonctions économiques et résidentielles.

En outre, les fonctions administratives liées aux pouvoirs publics tant nationaux qu'internationaux représentent un manque à gagner dû à la mainmorte et ce malgré la compensation ristournée à la Région (72 % de la valeur réelle du précompte immobilier).

Le développement économique de Bruxelles dépend d'une dynamique globale de ville, qui doit notamment s'appuyer sur un retour des actifs dans la Région. En effet, il existe une réelle complémentarité entre certaines activités économiques telles que le commerce de détail, l'Horeca et les services de proximité d'une part et la fonction résidentielle d'autre part. À contrario, l'industrie traditionnelle implantée de façon anarchique peut être associée à une déstructuration de l'espace urbain et à des nuisances qui ne sont pas de nature à engendrer les mêmes synergies.

Enfin, le développement des services aux entreprises et de la production de biens immatériels²³ combine à la fois un fort potentiel de croissance et des effets d'attraction importants sur la localisation des entreprises. La croissance de ce secteur est particulièrement forte en périphérie et relativement faible dans le centre de Bruxelles.

¹⁷ La notion de PIB/hab se comprend ici comme la richesse produite c'est-à-dire la création de valeur ajoutée.

¹⁸ Analyse shift and share : application des croissances sectorielles moyennes observées pour le Royaume aux structures économiques d'une région.

¹⁹ Soit les chiffres du Brabant pour la métropole bruxelloise.

²⁰ C'est-à-dire métallurgie de base, minéraux non métalliques, chimie, ouvrages en métaux, construction mécanique, construction électrique, fabrication moyens de transports, agro-alimentaire, textile, confection, bois-meuble, papier-impression-édition, autres industries manufacturières. IGEAT. Les causes de la faible croissance économique de la RBC. 2000.

²¹ Données au 18 décembre.

²² Management de centre-ville.

²³ Par exemple : production de biens audiovisuels, de logiciels, studios d'enregistrement, formation professionnelle spécialisée, call-center, ...

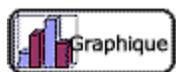


5. Une région qui s'affirme de plus en plus comme ville internationale et interculturelle

Bruxelles est une ville interculturelle tant par son histoire, par son développement propre que par ses fonctions de capitale nationale et internationale. La proportion des Bruxellois d'origine étrangère est en forte croissance. Elle dépasse, toutes catégories confondues, un tiers de la population totale de la Région.

Le caractère de ville à vocation internationale de Bruxelles est renforcé par son statut de capitale européenne et de siège d'organismes internationaux (40) tels l'OTAN, Eurocontrol..., de même que par son rôle de ville de congrès.

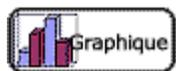
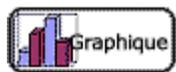
Bruxelles se classe ainsi au cinquième rang des métropoles européennes choisies comme lieu d'implantation et de localisation des entreprises²⁴. Elle est appréciée par les chefs d'entreprises pour sa population polyglotte, l'accès au marché, la disponibilité de surfaces de bureaux, ... Des lacunes apparaissent toutefois au niveau de la qualité de vie, de la disponibilité de la main-d'œuvre et du niveau élevé des charges sociales, ainsi que de la pollution.



Le caractère international de Bruxelles se décline donc selon trois axes principaux : ville interculturelle, important centre de congrès et statut de capitale nationale et internationale. Ces éléments sont générateurs de retombées très positives pour certains secteurs comme l'HORECA, le tourisme, les activités de loisirs, les services aux entreprises spécialisés, etc.

5.1. Une capitale nationale et internationale

Avec plus de 40 sièges officiels d'institutions internationales, la fonction de capitale de Bruxelles déborde largement le cadre national et strictement européen, même si ce sont les Institutions européennes qui génèrent les principales retombées économiques pour la région et définissent en grande partie son image à l'extérieur.



Globalement, son statut de capitale internationale génère quelque 34.000 emplois directs²⁵ dont 22.440 emplois localisés dans la région bruxelloise

parmi lesquels 9.520 sont occupés par des Bruxellois. Les emplois indirects, bien que difficilement quantifiables, sont vraisemblablement encore plus nombreux. De multiples secteurs bénéficient de cette " manne " et l'on peut avancer que ce ne sont pas moins de 1.140.310.213,95 € (soit 46 MIA de francs belges) qui sont ainsi injectés annuellement dans l'économie bruxelloise. Ces excellents résultats ne doivent pas occulter les menaces qui pèsent sur l'avenir de Bruxelles comme capitale internationale.

5.1.1. Un certain ressentiment entre les Bruxellois et les Institutions européennes

Une des menaces est manifestement le ressentiment entretenu par les habitants de Bruxelles à l'égard du " monstre " européen, et, par conséquent, le peu d'enthousiasme que manifestent les Institutions européennes à s'impliquer davantage dans le devenir urbain, ceci malgré l'impact urbanistique évident de leur implantation à Bruxelles, tant sur la ville que sur son fonctionnement. La " cicatrisation " des plaies ouvertes par la greffe des institutions, sur un tissu résidentiel malmené, reste inachevée. Par ailleurs, les fonctionnaires européens, de par leur pouvoir d'achat élevé, sont perçus comme exerçant une pression à la hausse sur le marché immobilier du logement. Ce jugement est certainement exagéré, ces fonctionnaires ne représentant que 2 % de la population bruxelloise. Si pression à la hausse il y a, cette dernière est relative et circonscrite à des quartiers limités.

Il serait vain de rechercher des responsabilités dans ce processus de ressentiment, si cette recherche ne permet pas d'y porter remède. Il est à présent indispensable de clôturer les chantiers ouverts depuis une dizaine d'années, en veillant à un traitement urbanistique cohérent des différents quartiers concernés et à la définition d'un programme d'implantation clair des institutions. Ceci devra se faire dans le respect de la qualité de vie des habitants, les quartiers adjacents à ces implantations importantes sont en effet les plus concernés. À cet égard, l'Union européenne ne se dégagerait pas de ses responsabilités envers Bruxelles, en se contentant d'y mettre en œuvre des programmes qu'elle a établis dans le cadre des fonds structurels. À la lumière des tentatives restées sans suite, les pouvoirs publics devraient définir une politique d'implantation de l'Union européenne et la faire respecter, impliquant dès lors un engagement de l'Union envers " sa " capitale.

Dans le cadre de l'élargissement de l'Europe, l'autre menace est celle d'un déplacement progressif du centre de gravité de l'Union européenne vers le Nord et l'Est, qui retire à Bruxelles son positionnement stratégique au cœur du continent.

5.1.2. Les besoins des Institutions européennes

Une Task Force Bruxelles-Europe a été mise en place en date du 5 décembre 2000, avec pour mission d'établir une programmation à long terme de l'insertion d'une Europe élargie et ce dans ses multiples aspects. Au terme d'un premier tour de table avec les Institutions européennes un constat préalable peut déjà être tiré des besoins prioritaires exprimés par ces dernières.

Pour ce qui concerne le marché immobilier de bureaux et de salles de réunion, l'élargissement à 18 (vers 2004) et même à 28 (vers 2007) Etats ne provoquera pas une demande importante de la part des Institutions européennes qui ont déjà largement anticipé ce phénomène. Seuls le Conseil et le Parlement auront vraisemblablement besoin d'une extension, estimée à respectivement 100.000 m² et 60.000 m². L'annonce de

l'organisation future de tous les " sommets " européens à Bruxelles, aura des conséquences en matière d'infrastructures et de politique urbanistique qu'il convient d'évaluer avec précision.

Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que l'Europe attire aussi à Bruxelles un nombre impressionnant (mais pas encore quantifié avec exactitude) d'organisations " périphériques " telles que bureaux régionaux, médias, groupes de pression, associations diverses, bureaux d'avocats, d'immobiliers, d'architectes, etc.

Concernant le marché immobilier résidentiel, l'arrivée progressive de quelque 5.000 ménages de fonctionnaires européens étalée sur une dizaine d'années provoquera une demande accrue de logements de qualité en ville et en périphérie. Une certaine tension sur ce marché n'est pas à exclure.

La nécessité d'une quatrième école européenne ainsi que l'augmentation du nombre de crèches a également été évoquée.

Sur le plan de la mobilité, les fonctionnaires européens partagent les mêmes souhaits que les Bruxellois : réduction de la pression automobile en ville, amélioration de la régularité et de la fréquence des transports en commun. De même en ce qui concerne la sécurité : diminution des agressions individuelles et du vandalisme, plus de présence d'une police mieux visible.

Au niveau de l'efficacité et de la qualité de l'accueil, les fonctionnaires européens demandent un effort aux différents services et organismes belges (Bureau de liaison Bruxelles-Europe, Protocole du Ministère des Affaires étrangères, administrations communales et services de Police).

5.2. Une ville interculturelle

La ville se doit d'être avant tout ce que ses résidents en attendent. Au confluent des mondes latin et germanique, Bruxelles se singularise à la fois par son histoire mouvementée, par les influences qui l'ont touchée et par la multiplicité des communautés qui s'y sont établies. Il n'en demeure pas moins que ce trait particulier préexistait au choix de Bruxelles comme siège d'institutions majeures. C'est d'ailleurs probablement parce que Bruxelles était perçue comme une ville susceptible de favoriser la synthèse des différences, qu'elle s'est imposée face à des capitales davantage identifiées comme des hauts lieux d'une culture dominante. Trait d'union fondamental entre les deux grandes communautés du pays, elle se doit d'être un lieu où, plutôt que de se fondre les unes aux autres, les cultures interagissent entre elles et produisent le meilleur d'elles-mêmes. Cette capacité à faire coexister et interpénétrer les cultures et à favoriser les rencontres est le contraire de l'absorption des différences. Elle exige un soutien affirmé des autorités et de l'ensemble des acteurs concernés afin que tous ceux qui résident à Bruxelles puissent vivre cette interculturelité et participer à son essor.

S'il est difficile d'appréhender ce phénomène, force est de constater que les dernières années ont vu se tisser un grand nombre de liens entre personnes et communautés différentes. Ceci est probablement dû à l'émergence de nouvelles générations de jeunes adultes, issus de l'immigration mais nés à Bruxelles, qui ont grandi en côtoyant les jeunes issus d'autres communautés que la leur. En quelques années, on est également passé de la mise sur pied de programmes qu'il est convenu de qualifier " d'occupationnels ", à une majorité de programmes favorisant la mixité et l'insertion dans un tissu socio-éducatif plus large. Dans la foulée d'une vaste réflexion initiée à l'époque par le Commissariat Royal à l'Égalité

des Chances (dont les missions ont été continuées par la mise sur pied du Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme), le travail d'associations valorisant l'interculturalité a été conforté. Dans le même temps, certains quartiers (rue de Brabant, chaussée de Haecht, etc.) se sont valorisés en projetant une image spécifique qui non seulement engendre la curiosité mais qui permet aussi d'identifier ces quartiers comme ceux où l'on est assuré de trouver " ce qui ne se trouve pas ailleurs ".

Des initiatives comme " Quartiers de Vie " (Fondation Roi Baudouin), " Quartier latin " ou " Tram 81 " (VGC), ou encore le " Festival du Film Méditerranéen " et l'ensemble des programmes de cohabitation et d'intégration (Cocof et VGC), " Bruxelles en couleurs " (Cocof et VGC), " Zinneke Parade ", " Festival Couleur Café " participent également à cet effort visant à promouvoir l'interculturalité.

La diversité de sa population positionne Bruxelles comme une métropole réellement interculturelle. Cette population a permis également la stabilisation et même une augmentation du nombre d'habitants de la capitale. En effet, sans l'apport des migrants en provenance de l'étranger, Bruxelles continuerait à perdre des habitants. La région accueille pas moins de 285.000 personnes de nationalité étrangère (30 % de la population). Compte tenu des naturalisations, la population d'origine étrangère est encore plus importante et atteint au moins 34 % de la population bruxelloise. Elle a connu une croissance de plus de 20 % ces dix dernières années.

Environ la moitié des étrangers est d'origine européenne, avec une variété de nationalités de plus en plus grande suite à l'élargissement continu de l'U.E.. L'autre moitié regroupe des personnes issues principalement du Maghreb et de Turquie.



Les étrangers issus de l'Union européenne résident principalement dans le sud-est de la région, tandis que les étrangers extra-européens résident principalement à l'ouest de la région. Les cartes ci-dessous montrent clairement le lien entre la localisation de cette population étrangère au sein de la RBC et son statut socio-économique.



Cette diversité d'origines et de nationalités offre des avantages : large offre culturelle, connaissance des langues, métissage des cultures, rencontres entre personnes et communautés différentes, variété des cuisines. Mais elle engendre également des difficultés liées soit au statut socio-économique faible d'une part non négligeable des nouveaux arrivants, soit, à l'autre extrême, aux tensions exercées sur le marché résidentiel haut de gamme par les fonctionnaires internationaux.

Le caractère multiculturel de Bruxelles constitue sans nul doute l'une de ses meilleures cartes pour assurer le développement futur de la région, lequel gagnera à se construire sur la multiplicité des fonctions de la ville. Dans un tissu urbain en phase de restructuration, la valorisation de l'emploi bruxellois couplée à une offre de formations adaptées, la valorisation du patrimoine urbain et de l'espace public, la complémentarité harmonieuse entre la fonction résidentielle et le développement de la fonction internationale apparaissent comme autant de conditions nécessaires à la

concrétisation d'une telle ambition.

En dehors de quelques manifestations phares, Bruxelles ne valorise pas suffisamment les atouts que lui confère son statut de ville internationale et interculturelle. Malgré des investissements et des financements considérables du secteur public afin de développer une offre culturelle diversifiée²⁶ et un dynamisme culturel certain, cela reste insuffisant pour créer une image forte de Bruxelles comme ville interculturelle cosmopolite. En effet, une ville dont plus d'un tiers de la population est d'origine étrangère ne peut se contenter de vivre son caractère international comme un appendice. Le projet de ville devra intégrer cette dimension dans tous ses aspects, afin de satisfaire les aspirations et les besoins tant de ses résidents que de ses usagers, offrant ainsi les possibilités d'affirmation d'une identité urbaine forte²⁷.

5.3. Un important centre de congrès

Pointée à la troisième place en 1998, Bruxelles vient de reprendre la deuxième place au classement mondial des villes de congrès. Entre 1996 et 1998, cette activité a connu une croissance de 160 %. En termes d'impacts macro-économiques direct et indirect du secteur congrès, cela donne une augmentation, sur cette période 1995 à 1998, de 371.840.287,16 € (soit 15 MIA de francs belges) à 991.574.099,09 € (soit 40 MIA de francs belges) et une évolution importante des nuitées annuelles (de 440.000 à 1.145.000). Considérant que les sources d'information en la matière évoquent une dépense par congressiste de 347 € (soit 14.000 FB) par jour et que 32.000 emplois (temporaires, saisonniers et peu qualifiés) dépendent de cette activité, cette fonction s'avère déterminante pour l'économie bruxelloise²⁸.

Cette fonction devrait avoir un impact majeur sur la vie culturelle et sur les loisirs à Bruxelles. Elle devrait lui permettre de produire des événements culturels de grande ampleur qui pourraient la faire rayonner largement au-delà des frontières nationales tout en profitant également aux Bruxellois. Dans le même ordre d'idées, notons l'absence d'un casino à Bruxelles.

Cependant, la concurrence d'autres villes, disposant d'équipements neufs et mieux adaptés, s'intensifie. Londres, actuellement en troisième position, développe sur les Docklands le projet ExCel (congrès et expositions - six millions de visiteurs prévus à terme). Face à cette concurrence, il faut constater que l'infrastructure bruxelloise commence à dater et n'est plus adaptée à la demande; c'est-à-dire à l'organisation de rendez-vous internationaux de plus en plus complexes pour des clients de plus en plus exigeants. De récents investissements (Parc des Expositions, Palais des Congrès,...) contribuent sans doute à atténuer cette dégradation, mais ils ne seront vraisemblablement pas suffisants pour asseoir à long terme la position de Bruxelles.

Bruxelles souffre en outre de grandes difficultés à promouvoir son image et, par voie de conséquence, à tirer avantage, pour le secteur touristique, du flux incessant de visiteurs étrangers assistant aux congrès.

Le principal défi à cet égard consiste à mieux organiser les relations entre les organismes en charge de la promotion du tourisme et ceux développant le pôle " congrès ", ceci afin d'optimiser les retombées pour Bruxelles. La création récente du Bruxelles International - Tourisme et Congrès (BITC) va dans ce sens.

²⁴ Healey and Baker: European City Monitor 1999.

²⁵ Selon l'étude Iris Consulting de 1998.

²⁶ Voir les productions de la Monnaie, de la société philharmonique, le concours Reine

Elisabeth, les festivals comme le " KunstenFestivaldesArts " ou encore les nombreuses compagnies de théâtre et de danse. On citera aussi le remarquable succès du festival " Couleurs Café ", la volonté d'ouverture vers le " reste du monde " du festival Europalia ou encore l'épisode marquant de la " Zinneke Parade " dans le contexte de " Bruxelles 2000 ".

²⁷ Voir chapitre " La culture " in Rapport annuel 1998 du PRD, pp. 122-124 - Cooparch.

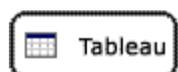
²⁸ Voir " Etude de Benchmarking " de BCG in Rapport final, volume 3, chapitre Tourisme, p. 62.



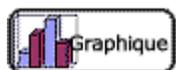
6. Une ville verte de deuxième couronne attractive et un centre urbain qui se cherche

6.1. Bruxelles et la périphérie vues par leurs habitants²⁹

Les raisons principales de quitter Bruxelles sont la recherche de calme et de plus de verdure, la volonté de devenir propriétaire, le manque d'espace et l'insécurité. Le prix des logements affecte une population active. Il semble jouer un rôle décisif pour la délocalisation de certains habitants de la seconde couronne, confrontés à des coûts immobiliers élevés pour les biens recherchés à savoir la maison avec jardin. Les habitants de la périphérie citent la présence d'espaces verts, le calme et les coûts plus attractifs de la périphérie au détriment de Bruxelles.

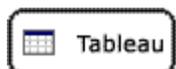


Le niveau de satisfaction globale des Bruxellois à l'égard de leur ville dépend fortement de leur lieu de résidence. Le niveau de satisfaction de la population a tendance à diminuer à mesure que l'on se rapproche du centre de la région. À tel point que l'on observe une assez forte homogénéité entre le niveau de satisfaction des habitants de la seconde couronne bruxelloise et de la périphérie.



Ces différents éléments confirment l'attrait de la périphérie et, plus généralement, du produit " maison avec jardin " auprès des Bruxellois, y compris ceux qui vivent dans la partie plus centrale de la région. Ainsi, 40 % des habitants de la Région semblent aspirer à vivre dans une ville " non ville " et privilégient la tranquillité et la sécurité. Ils ont tendance à vivre la ville comme une obligation.

Paradoxalement, les enquêtes qualitatives et quantitatives révèlent une assez forte demande pour des quartiers vivants. À cet égard, l'on observe une contradiction entre la recherche des mixités sociales et des fonctions et une tendance générale à la formation de quartiers homogènes (" ghettos " riches et pauvres). Cette contradiction pourrait sans doute être levée si l'on parvenait à offrir des quartiers combinant à la fois attrait de la ville et espace urbain de qualité. Les Bruxellois jugent en effet très sévèrement leur environnement urbain, en particulier en première couronne. Ils se plaignent du manque de propreté, du manque d'espaces verts, de la sécurité et de la pollution sonore.



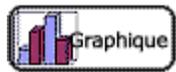
L'étude distingue, parmi les éléments cités comme motifs de satisfaction/insatisfaction, des éléments sur lesquels une action des

pouvoirs publics semble s'imposer de manière prioritaire. Il s'agit des éléments qui reçoivent une cotation faible dans les différents échantillons de population. Les préoccupations regroupées sous l'appellation " criticals " recouvrent celles qui engendrent une insatisfaction globale lorsqu'elles sont insuffisamment rencontrées, mais qui génèrent une satisfaction globale lorsqu'elles le sont. Les éléments regroupés sous l'appellation " dissatisfayers " recouvrent ceux qui engendrent une insatisfaction globale lorsqu'ils ne sont pas suffisamment rencontrés, mais qui, lorsqu'ils le sont, ne génèrent pas en conséquence une satisfaction plus élevée. Le degré de satisfaction par rapport à ces " dissatisfayers " n'est donc pas lié à l'intensité de l'action des pouvoirs publics. Toutefois, l'inaction des pouvoirs publics à l'égard de ces dissatisfayers renforce l'insatisfaction. Dissatisfayers et criticals sont donc les catégories d'éléments qui doivent mobiliser l'action des pouvoirs publics pour améliorer la satisfaction globale des habitants par rapport à la ville.

Si l'on croise les performances de la région avec l'importance que la population accorde aux différents éléments, l'on relève que les points forts de la région sont en seconde couronne essentiellement liés aux caractéristiques des logements, à la présence d'espaces verts et à l'image des quartiers. Les points faibles par contre concernent essentiellement les aspects liés à la qualité de l'environnement urbain : propreté, sécurité, pollution sonore,...

Notons également que la proximité des crèches, du lieu de travail... est un atout de la région mais apparaît de moindre importance. La circulation et les taxes communales sont des points faibles de la région, mais dont le traitement apparaît comme moins prioritaire aux yeux des habitants.

Le tableau suivant³⁰ offre une vue globale des atouts et des faiblesses susmentionnés; y sont soulignés en gris les atouts à " maintenir et/ou à renforcer " ainsi que les secteurs où une amélioration (" Améliorer ") doit être opérée.



Ces éléments, combinés aux données sur les prix du résidentiel, indiquent que l'attractivité résidentielle des quartiers de Bruxelles dépend fortement de la qualité de l'environnement urbain. Tous les habitants aspirent à un minimum de calme, de propreté, de sécurité, de qualité de leur environnement. Force est de constater que ces conditions, nécessaires à leur confort, se trouvent essentiellement réunies en périphérie et dans une partie de la seconde couronne.

Les quartiers centraux accueillent des populations plus ou moins captives, qui vivent à Bruxelles pour des raisons fonctionnelles ou pour des raisons historiques. Ils accueillent aussi des habitants qui recherchent un cadre de vie plus urbain, mais sans pouvoir leur offrir un environnement de qualité à grande échelle.

Le manque d'attractivité résidentielle des quartiers centraux est moins lié aux caractéristiques architecturales des logements qu'au cadre de vie.

6.2. Sentiment d'insécurité et insécurité objective

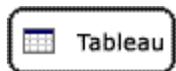
L'objectivation de la sécurité pose certains problèmes méthodologiques :

- le nombre de délits constatés peut être fonction d'une efficacité plus grande des services de police et des méthodes de recherche des

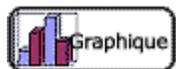
infractions, comme de la propension plus forte des gens à dénoncer les faits dont ils sont victimes. On peut dès lors assister à cette situation paradoxale de " gonflement " des chiffres alors même que la situation de terrain serait meilleure aujourd'hui qu'il y a quelques années. La commune de Saint-Gilles présente un nombre de délits constatés important, qui est sans doute dû au nombre de faits commis sur le domaine ferroviaire bruxellois et centralisés à la gare du Midi;

- le taux de criminalité ne correspond pas forcément au " taux de désagrément " qu'il occasionne à la collectivité. Les délits enregistrés englobent en effet notamment ceux liés à la criminalité " en col blanc ".

L'insécurité objective dans la région bruxelloise est légèrement supérieure à la situation qui prévaut dans les principales villes françaises. En 1998, la moyenne mensuelle du nombre de délits constatés par 1.000 habitants s'établissait à Bruxelles à 11,8, ce qui est comparable à Paris, Montpellier, Lille, La Rochelle, ou Nice³¹.

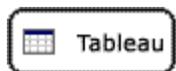


Le nombre de policiers pour 10.000 habitants se situe quant à lui dans la moyenne européenne (41 policiers pour 10.000 habitants, hors gendarmerie), Paris (88) et Amsterdam (63) se situant nettement au-dessus.



Face au constat d'une évolution sensible des faits délictueux contribuant à l'insécurité (en effet 80 % des délits commis en Région de Bruxelles-Capitale se situent dans les dix communes les plus pauvres de la région), le Gouvernement a mis en place une politique de discrimination positive au travers des Contrats de Sécurité puis des Contrats de Sécurité et de Société. Toutefois, il n'est pas aisé d'en mesurer quantitativement les effets.

Le tableau présenté ci-dessous reprend les chiffres de la criminalité par commune pour 1998. Il y a lieu cependant de considérer ces chiffres avec les précautions mentionnées plus haut.



Il n'en demeure pas moins que l'enquête menée auprès des habitants de Bruxelles et de la périphérie fait ressortir que, pour 57 % d'entre eux, Bruxelles apparaît comme une ville " dangereuse ". Ce sentiment subjectif est davantage marqué pour les habitants de la périphérie qui sont 60 % à donner cet avis. Par ailleurs, 36 % de la population interrogée considèrent que la sécurité s'est dégradée, contre 36 % qui considèrent qu'elle n'a pas évolué et 28 % qui l'estiment meilleure. Les migrants de Bruxelles vers la périphérie sont à cet égard les plus critiques, ceci tend à confirmer que le sentiment d'insécurité est l'un des éléments qui encourage les habitants et les entreprises à quitter certains quartiers de la région.

Des efforts importants ont cependant été réalisés pour permettre aux communes de créer des antennes de police de quartier, de recruter des policiers et de financer de nouveaux équipements ainsi que du matériel, dans le cadre des contrats de sécurité.

La sécurité, objective ou subjective, apparaît pour les habitants comme un élément déterminant qui est considéré comme un droit. Plus particulièrement, l'enquête réalisée montre que c'est la " sécurité altruiste " (pour les autres) qui est recherchée, en particulier par les chefs de famille ou futurs chefs de famille.

Mais le renforcement de la sécurité ne résulte pas de la seule addition de mesures répressives ou du seul résultat d'une présence policière plus affirmée. Nombre de paramètres influent sur le sentiment de sécurité, comme par exemple la dégradation des espaces publics, le manque de propreté ou d'éclairage... Améliorer le sentiment de sécurité des Bruxellois passe donc par la mise en œuvre d'une action au niveau de la qualité des espaces publics, de la diminution du nombre de chancres, de l'animation urbaine, ou encore de l'éclairage, mais également par la réduction de ce qui peut être appelé les " petites nuisances quotidiennes " fortement perturbatrices.

6.3. Une pression fiscale plus lourde liée à une offre de services plus importante

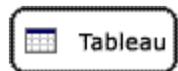
Comme dans d'autres villes d'importance comparable, la pression fiscale (PRI et IPP) en RBC est plus lourde que dans la périphérie. Cette différence structurelle est liée à la charge de services rendus par la région, en ce compris aux habitants de la périphérie. Ce différentiel constitue une contrainte particulière qui pèse sur la région dans la perspective concurrentielle de la localisation des habitants et des entreprises.

Cette situation n'est pas de nature à motiver, à elle seule, des déménagements, mais elle contribue à donner une image négative de la Région. Les réductions d'impôts prévues en Flandre impliquent que le handicap bruxellois risque de s'alourdir.

Par ailleurs, force est de constater que certaines communes accueillant une importante concentration de population précarisée obtiennent un rendement malgré tout faible des additionnels à l'IPP.

6.3.1 Les additionnels à l'impôt des personnes physiques

Les taux appliqués en périphérie sont généralement inférieurs à 6 %, alors que la moyenne bruxelloise est de 6,7 %. On notera que plus de la moitié de cette différence est liée à la perception d'un additionnel régional de 1 % qui n'existe pas dans les autres régions³².

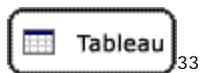


Les communes du sud de Bruxelles et de l'est, à l'exception de Watermael-Boitsfort, ainsi que Bruxelles-ville et Evere ne perçoivent que 6 % d'additionnel à l'IPP, soit pratiquement le taux de la périphérie. La majorité des autres communes se situe entre 6,5 et 7 %. Trois communes (Etterbeek, Ixelles et Schaerbeek) sont à 7,5 %. Il est intéressant de noter que pour les deux premières ce choix n'est pas le fruit d'un faible rendement fiscal ou d'une population particulièrement fragilisée mais d'une politique budgétaire propre à la Commune.

6.3.2. Les additionnels au précompte immobilier

En moyenne, les additionnels au précompte immobilier sont plus élevés à Bruxelles qu'en périphérie. Les variations entre communes sont cependant plus grandes que pour l'IPP.

Contrairement aux additionnels IPP, la situation bruxelloise (8,6 %), en matière de précompte immobilier au niveau régional, Agglomération et Province, est plus favorable qu'en périphérie (RF : 9,6 %, RW : 15,6 %). Cependant, cet avantage est plus que compensé par une pression fiscale communale nettement supérieure en région bruxelloise (22,9 % à 37,3 %) qu'en périphérie (Brabant flamand : 15 à 30 %; Brabant wallon : 9,1 à 21,3 %).



À l'intérieur de la région, le précompte tend à augmenter avec la concentration de bureaux comme en témoignent les taux élevés de la Ville de Bruxelles et de Saint-Josse. Cette situation renvoie à la non application de l'ordonnance bruxelloise prévoyant une taxation différenciée des bureaux et des habitations en matière de précompte immobilier.

Rappelons aussi le caractère souvent obsolète des revenus cadastraux servant d'assiette au précompte immobilier. Cette situation crée de fortes distorsions au sein de chaque commune (que le bien ait ou n'ait pas fait l'objet d'une réévaluation) et entre communes (les revenus cadastraux des communes du centre ne reflètent souvent pas la perte relative d'attractivité de ces communes). Des revenus cadastraux élevés qui ne permettent pas de bénéficier des droits réduits lors des transactions immobilières conduisent à rendre moins attractifs des biens situés dans les quartiers du centre. L'absence de péréquation cadastrale depuis 1975 exerce une contrainte défavorable sur les communes du centre par rapport à la périphérie, où le revenu cadastral est également moins élevé, alors que les loyers réels y sont plus élevés.

6.3.3. Bureaux

Les taxes communales sur les bureaux sont plus élevées en Région de Bruxelles-Capitale qu'en périphérie³⁴. L'écart atteint jusqu'à 24,8 € (soit 1.000 FB) au m²/an entre Jette et Zaventem. Comme pour le logement, le revenu cadastral des bureaux a aussi tendance à être plus élevé au centre de la Région qu'en périphérie. Enfin, certaines communes ont introduit une taxe sur l'utilisation de l'informatique.

Globalement, le différentiel fiscal entre la région et la périphérie varie entre 19,8 et 29,7 € (soit 800 et 1.200 FB) au m²/an. À ce jour, ce différentiel peut être supporté par le marché, les loyers de bureaux étant plus élevés qu'en périphérie. Il conviendra cependant d'être attentif à l'évolution future des prix et de vérifier que le niveau des taxes en Région de Bruxelles-Capitale reste compatible avec la réalité du marché.

²⁹ Source : Censydiam.

³⁰ Réalisé par BCG d'après les résultats de l'enquête Censydiam.

³¹ La méthode d'enregistrement et d'évaluation des débits n'est toutefois pas standardisée. (Notons, par ailleurs, que le mode de calcul " par habitant " ne tient pas compte du nombre important de " navetteurs " qui viennent travailler chaque jour à Bruxelles, ni du nombre de manifestations plus élevé que dans d'autres villes du fait du statut de capitale de Bruxelles). Les chiffres du tableau doivent être interprétés avec précaution.

³² En moyenne, les additionnels au précompte immobilier sont plus élevés à Bruxelles qu'en périphérie. Les variations entre communes sont cependant plus grandes que pour l'IPP. Contrairement aux additionnels IPP, la situation bruxelloise (8,6 %), en matière de précompte immobilier au niveau régional, Agglomération et Province, est plus favorable qu'en périphérie (RF : 9,6 %, RW : 15,6 %). Cependant, cet avantage est plus que compensé par une pression fiscale communale nettement supérieure en région bruxelloise (22,9 % à 37,3 %) qu'en périphérie (Brabant flamand : 15 à 30 %;

Brabant wallon : 9,1 à 21,3 %).

³³ En vertu de la loi de financement des Communautés et des Régions, la Flandre a décidé de percevoir elle-même le précompte immobilier sur son territoire. Pour financer cette perception, elle a décidé de doubler le taux de base de celui-ci, qui passe dès lors de 1,25 % à 2,5 %. Le rendement de chaque centime additionnel se voit doubler. Dès lors, pour comparer la pression immobilière entre des communes flamandes et bruxelloises ou wallonnes, il est préférable de tenir compte des pour-cent du revenu cadastral perçu plutôt que des centimes additionnels portant sur des taux de base différents.

³⁴ Source : CODEMER.



7. Un cadre de vie qui s'améliore

7.1. Mise en perspective

L'enquête réalisée auprès de la population de la région et de la périphérie a montré que la qualité de l'espace public au sens large joue un rôle primordial pour l'image de la ville. Le cadre de vie à Bruxelles reste de qualité insuffisante pour assurer l'attractivité de la ville et contribue à l'exode des résidents non captifs. Les éléments récurrents d'insatisfaction sont la propreté, la sécurité et la pollution sonore, sans oublier la dégradation de la mobilité qui contribue à une augmentation de la pollution, du danger et du bruit.

Toutefois, malgré ce constat, il est indéniable que la création de la Région en 1989 a marqué le début d'une nouvelle ère et a permis de freiner la bruxellisation³⁵. Des indicateurs encourageants se manifestent dans le domaine de l'embellissement de la ville et de la rénovation urbaine : des opérations de rénovation de logements, la réduction du nombre de chancres dans plusieurs quartiers, l'accroissement des moyens mobilisés pour la revitalisation des quartiers (jusqu'à 37.184.028,71 €, soit 1,5 milliard FB par an), le triplement des subsides à la rénovation du patrimoine, l'augmentation de 300 à plus ou moins 1.200 biens protégés entre 1989 et 1999, une meilleure protection de l'habitat au niveau des affectations réglementaires du sol, la prise en considération croissante de l'ensemble des fonctions riveraines dans les projets communaux de réaménagement de l'espace public et des voiries, la rénovation ou la création d'espaces verts et de liaisons arborées, les investissements sur l'espace public accompagnés d'une politique de placement d'oeuvres d'art, la réalisation des premiers tronçons des Chemins de la Ville, la rénovation d'espaces structurants prioritaires dans leur ensemble.

Historiquement, la politique de revitalisation urbaine à Bruxelles a d'abord été axée sur le logement, au travers d'initiatives diverses telles que les opérations de rénovation d'îlots, la rénovation ou la construction de logements sociaux, la mise en place de primes à la rénovation, la construction de nouveaux logements à l'initiative des communes, des CPAS ou de la Région.

Dans l'ensemble, ces dispositifs ont connu une évolution importante visant dorénavant une approche globale et transversale des programmes :

- une évolution spatiale, par le recentrage d'une part importante de l'effort public sur l'espace de développement renforcé du logement déterminé en 1995 par le PRD;
- une ouverture à des partenaires privés pour mener des opérations mixtes public/privé et jouer sur les effets d'entraînement par l'octroi de taux préférentiels en matière de primes à la rénovation accordées aux particuliers dans les périmètres des programmes prioritaires, concomitamment aux opérations publiques, pour amorcer une nouvelle dynamique de développement par la mise en place des commissions locales de développement intégré (CLDI), entre autres la

commission consultative et des partenariats un élargissement du champ d'intervention à des opérations physiques portant sur la requalification de l'espace public;

- depuis peu, la création d'infrastructures sociales sportives et culturelles à l'échelle du quartier ainsi que la prise de projets mixtes;
- une approche participative impliquant les habitants.

Notons que les opérations publiques se concentrent principalement dans le centre et la première couronne de la région, en particulier dans les zones spécifiquement endommagées.

La mise en œuvre des Contrats de Quartier et des Quartiers d'Initiative reflète cette volonté d'intervenir de manière concentrée dans les zones les plus précarisées de la région. Elle marque aussi un élargissement progressif des interventions à l'espace public et à l'environnement socio-économique.

Par le biais du Fonds d'Impulsion Social (FIS) qui est alimenté par la Communauté flamande (environ 7.436.805,74 €, soit 300 millions de francs belges par an), un élan supplémentaire a été donné au développement de la ville dans les quartiers les plus fragilisés, par la réalisation de projets visant à lutter contre la pauvreté.

Si cette politique a contribué à freiner la dégradation des quartiers centraux et à améliorer la situation des populations les plus précarisées, elle ne semble pas avoir permis de créer de manière suffisante les effets d'entraînement attendus et de mobiliser les investisseurs privés. Contrairement à des villes comme Barcelone ou Lyon, qui ont placé les interventions sur les espaces publics au cœur de leur politique de rénovation urbaine, sans intervention systématique sur le bâti, la politique bruxelloise n'y a porté qu'une attention plus tardive et moins prioritaire.

De plus, la capacité de Bruxelles à gérer de grands projets de rénovation mixtes, combinant du logement, des activités économiques et commerciales, semble aussi limitée. Le développement de l'Espace Nord et des environs de la Gare du Midi n'a pas permis la même qualité de mobilisation des pouvoirs publics et du secteur privé que l'on peut rencontrer dans la plupart des grandes villes européennes comme Manchester ou Berlin, notamment du fait de l'absence d'outils permettant aux pouvoirs publics de mieux contrôler le foncier et de la difficulté de générer des partenariats public-privé performants. D'autre part, les interventions publiques en matière de logement et d'économie sont fort cloisonnées et reflètent parfois mal la volonté de mixité des fonctions inscrites dans les différents plans d'aménagement.

7.2. Le logement bruxellois

7.2.1. Une majorité de locataires malgré la croissance du taux de propriétaires

D'après les données du recensement de 1991, la région comptait 489.000 logements pour 459.973 ménages. Ces chiffres mettaient notamment en évidence l'existence d'un nombre important de logements vides (+ 30.000). Ce nombre a vraisemblablement diminué notamment à l'intérieur du Pentagone. Il est toutefois difficile d'évaluer avec précision l'évolution de la situation, en l'absence d'instruments statistiques performants. Cette situation n'a pas pour autant disparu, les pouvoirs publics n'ayant actuellement que peu de moyens d'action.

Les données relatives à la taille des ménages montrent quant à elles qu'à population égale, la demande de logements augmente, compte tenu de la tendance à l'éclatement des cellules familiales et à la réduction de la taille

des familles, particulièrement forte en milieu urbain.

Entre 1981 et 1991, le taux de propriétaires a augmenté considérablement : il est passé de 31 à 38 % (recensement INS), et ce phénomène s'est poursuivi (43 % de propriétaires en 98). Différents phénomènes sont à la base de cette augmentation :

- l'acquisition par des jeunes ménages qui s'établissent à Bruxelles;
- l'acquisition par des familles étrangères (immigration et fonctionnaires internationaux);
- le phénomène du " noodaankoop ", c'est-à-dire l'acquisition indispensable à défaut de trouver un logement adapté aux besoins et aux possibilités financières sur le marché locatif.

Le fait de devenir propriétaire ne résout pas, dans tous les cas, le problème de la qualité des logements, car des catégories de nouveaux propriétaires ne disposent pas d'un revenu suffisant pour supporter le coût d'une rénovation en plus du prix d'achat du logement.

Le taux de propriétaires reste plus élevé dans les communes de la seconde couronne et la moyenne régionale reste inférieure aux taux observés en Flandre (68,8 %) et en Wallonie (66,3 %). La majorité des Bruxellois sont donc locataires, essentiellement dans le secteur privé.

Avec plus de 38.000 logements, le logement social stricto sensu représente 8,1 % du parc immobilier bruxellois ou 13,5 % du parc locatif, avec de très fortes variations d'une commune à l'autre. Ce taux est inférieur aux taux de la Flandre (17,9 %) et de la Wallonie (25,1 %).

7.2.2. Un parc immobilier en bon état ?

Malgré les efforts de rénovation entrepris ces deux dernières décennies par des acteurs publics et privés, le parc de logements bruxellois souffre d'un déficit qualitatif. D'après l'enquête " Diversités urbaines " (enquête auprès de 4.690 ménages bruxellois en 1998), 19 % des logements sont " sans petit confort ", c'est-à-dire, dépourvus de salle de bain et/ou d'un WC intérieur (16 % indiqués dans le recensement 91) et 38 % des logements n'ont pas de chauffage central. Moins de la moitié des logements sont pourvus de " grand confort ", c'est-à-dire disposent d'une salle de bain, d'un WC intérieur, d'un chauffage central, d'une cuisine de 4 m² minimum et/ou d'un espace récréatif (terrasse, cour, jardin) et/ou d'un garage.

Il s'agit de moyennes régionales qui masquent la situation préoccupante dans les quartiers défavorisés, où les taux de logements sans petit confort peuvent atteindre 56 %.

La même enquête a établi un indice de l'état du bâti, révélateur de la plus ou moins " bonne santé " des logements. Selon cet indice, 1 logement sur 3 est jugé en état améliorable (34 %) et 1 logement sur 10 est jugé en état insatisfaisant ou mauvais (respectivement 10 % et 2 %). Pour les appartements, la situation est encore moins favorable : les logements de 2 et 3 pièces concentrent à eux seuls plus de la moitié du parc dont l'état est insatisfaisant ou mauvais. Les propriétaires-occupants sont généralement mieux logés que les locataires (62 % des premiers occupent les logements les plus confortables contre seulement 35 % des seconds).

Les statistiques confirment donc qu'il reste un noyau dur d'habitations sans confort, insalubres et de mauvaise qualité. Les chiffres montrent clairement la nécessité de poursuivre l'amélioration du parc de logements existants.

Un tel noyau existe également dans un nombre important de logements sociaux, dont beaucoup sont dépourvus du confort minimal (chauffage, salle de bain, eau chaude...) et/ou en (très) mauvais état. Cette situation découle notamment du sous-investissement dans ce secteur au cours des années '80, de la poursuite d'une politique de construction, de la vétusté d'une bonne partie du parc et de la mauvaise qualité des nombreux bâtiments des années '60 à '80.

Les besoins en rénovation et en remise à niveau du patrimoine du logement social dépassent largement les capacités de financement des sociétés immobilières de service public et les crédits actuellement prévus au budget régional.

Le parc du logement social est également caractérisé par l'existence de nombreux grands ensembles, regroupant plusieurs centaines, voire plusieurs milliers de logements sociaux. En dehors des éventuels travaux nécessaires pour améliorer la qualité des logements ou de l'enveloppe, ces ensembles nécessitent des interventions en ce qui concerne leurs abords et en matière de cohésion sociale. Ces grands ensembles concentrent en effet de plus en plus des populations défavorisées et le lien social s'y est souvent délité.

En dehors de l'enquête " Diversités urbaines " ou du cadastre du logement social, en cours de réalisation, la Région ne dispose pas d'instrument permanent permettant d'observer le marché du logement, que cela soit au niveau de l'offre, de la demande, de la qualité ou du prix.

7.2.3. Un effort public important

Suite à la forte hausse des loyers des années '90, l'effort des pouvoirs publics s'est concentré sur la création d'un parc locatif et acquisitif à prix déterminés. Des objectifs chiffrés précis en matière de construction et rénovation de logements ont été définis.

Dans le domaine du logement géré par les pouvoirs publics, on observe au cours de la décennie écoulée une moyenne de 7.000 logements rénovés ou entretenus par an, soit un écart positif d'environ 1.800 unités avec les objectifs du premier PRD. La production de logements neufs s'établit quant à elle à environ 18.000 unités entre 1990 et 1998, tandis que le premier PRD fixait l'objectif à quelque 27.600 unités. Toutefois, la croissance de la population a été plus faible que les projections du PRD.

En outre, le meilleur résultat enregistré dans le domaine de la rénovation compense le déficit de production de logements neufs, de telle sorte que l'offre locative publique s'est accrue de quelque 5.500 unités, dont 1.900 sur l'initiative des SISP³⁶ et de la SLRB³⁷, le solde provenant du Fonds du Logement, des programmes à destination des communes et CPAS (opérations de rénovation d'immeubles isolés, contrats de quartier et opérations de rénovation d'îlots).

Les agences immobilières sociales ont connu une progression de leur parc de l'ordre de 20 % au cours des deux dernières années, mais le nombre de logements qu'elles gèrent (+600) reste insuffisant pour répondre à la demande ou pour influencer le marché locatif privé.

Quant aux différents moyens d'aide à l'acquisition de logements, ils ont permis à près de 5.000 ménages à profil de revenus moyens-faibles de devenir propriétaires, notamment au travers des outils suivants : aide de la SDRB³⁸ (1.000 logements vendus à des particuliers en dix ans), primes à la construction ou à l'acquisition de logements sur plan (1.850 primes) et

ventes sous condition de production de logements (volet 2 des contrats de quartier, casernes) pour 850 unités, prêts hypothécaires du Fonds du Logement (1.767 de 95 à 2000).

Concrètement, les rénovations menées par les pouvoirs publics ou parapublics se sont majoritairement concentrées dans les communes de la première couronne et sur la façade nord-ouest du Pentagone. Dans certaines zones particulièrement dégradées, elles tentent manifestement de compenser le manque d'investissement privé.



La politique du logement est également conditionnée de manière importante par des instruments qui échappent à la sphère d'influence du pouvoir régional.

La fiscalité immobilière principale, les prêts hypothécaires, le taux de TVA sur la construction et la rénovation ou la législation sur les baux à loyer relèvent du pouvoir fédéral.

Les communes peuvent également jouer un rôle important en ce domaine : les pouvoirs du bourgmestre en matière de lutte contre l'insalubrité sont importants mais peu exercés et le patrimoine immobilier qu'elles gèrent (directement, via le CPAS ou via une régie foncière) n'est pas négligeable, mais est parfois mal valorisé.

Si la Région dispose de nombreux instruments d'intervention (ADILs, prime à l'acquisition, à la rénovation, Agences Immobilières Sociales, prêts hypothécaires et aides locatives du Fonds du Logement, logement social, action de la SDRB en matière de rénovation urbaine, subsides aux communes et CPAS pour la rénovation d'immeubles isolés, fixation du taux du précompte immobilier, RRU...), ceux-ci ne sont pas coordonnés.

7.2.4. Un logement décent et accessible... mais pas pour tous

Selon le rapport annuel sur la pauvreté, l'accès au logement pour les ménages à profil socio-économique faible reste néanmoins difficile à Bruxelles. Le prix des logements de qualité moyenne et inférieure est, dans de nombreux cas, trop élevé compte tenu des capacités financières du public concerné, particulièrement pour les logements de petite taille. De plus, bon nombre de ces logements échappent au circuit classique de la location.

Les pouvoirs publics ne disposent que de peu de modes d'intervention sur ce secteur pourtant dominant du marché.

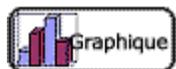
Le logement social ne peut satisfaire les demandes du public qui répond pourtant à ses conditions d'accès et connaît des difficultés croissantes à louer dans le secteur privé. Entre 15.000 et 25.000 personnes sont inscrites sur des listes d'attente (y compris d'éventuels doublons).

Depuis plusieurs années, l'appauvrissement des locataires et candidats locataires du logement social s'amplifie et s'accélère. L'accès au logement social étant réservé à ceux qui en ont le plus besoin et qui ne disposent que de (très) faibles revenus, il s'ensuit donc des répercussions négatives sur la santé financière des SISF, qui voient leurs recettes locatives et leurs capacités d'investissement diminuer. Pour le budget régional, cela se traduit par des interventions croissantes (allocation régionale de solidarité, réductions pour enfants à charge...) sans développement du parc locatif

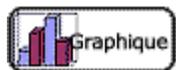
social.

Le parc immobilier résidentiel en région bruxelloise se répartit de manière équilibrée entre les appartements (49 %) et les maisons, contrairement au parc de logements en périphérie qui est essentiellement constitué de maisons (85 %).

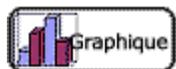
L'on assiste à une convergence progressive des prix de l'immobilier résidentiel entre Bruxelles et la périphérie. En ce qui concerne le marché des appartements, les prix sont devenus comparables, tandis qu'un écart subsiste au niveau des maisons unifamiliales petites et moyennes et, surtout, des grandes unifamiliales et des terrains à bâtir (différentiel de 80 %).



Cette convergence entre Bruxelles et sa périphérie ne doit pas masquer des différences importantes au sein de la région. Les communes du sud-est connaissent en effet, des prix nettement supérieurs aux communes du centre, la seconde couronne ouest se trouvant dans une situation intermédiaire. À l'échelle de l'ancienne province de Brabant, il est intéressant de constater que les limites régionales ont peu d'influence sur le marché immobilier, tandis que la zone autour du canal connaît un fort handicap d'attractivité.



Comme le suggère la figure reprise ci-dessous, l'immobilier résidentiel est plus tendu à Berlin, Paris et même Maastricht qu'à Bruxelles. Les prix sont plus élevés et les variations entre types de biens plus importantes. Les coûts de construction, hors terrain, sont inférieurs aux prix de vente³⁹, de sorte que la fonction résidentielle apparaît moins faible qu'à Bruxelles d'un point de vue économique



Si au niveau international, Bruxelles peut être considérée comme une région bon marché pour l'acquisition d'immeubles résidentiels, l'accès à la propriété reste cependant difficile pour d'importants segments de la population, notamment pour les grandes familles ne disposant pas de revenus élevés ou pour les jeunes couples à revenu moyen. Ce qui témoigne de l'utilité des aides publiques ciblées pour l'accession à la propriété dans une région comme Bruxelles.

Le différentiel faible, voire nul, entre le prix de vente moyen des biens et les coûts de construction de ces mêmes biens dans certaines parties de la capitale risque de s'accompagner d'une dégradation du bâti. À Bruxelles, les coûts de construction/rénovation sont supérieurs au prix de vente moyen des logements, que ce soit pour les logements neufs ou anciens. L'investissement résidentiel n'est rentable que dans certains segments du marché (logements dont le prix de vente est supérieur à la moyenne) et dans certaines parties du territoire bruxellois (par exemple en seconde couronne et pour certains biens de caractère dans le centre). Dans le reste de la région, la rénovation du stock de logements repose donc essentiellement sur l'investissement des particuliers ou l'intervention publique, dans le cadre d'une modération des coûts acquisitifs et locatifs du logement moyen. Si cette intervention publique permet le maintien d'une

population à revenu moyen inférieur en ville, qui sinon éprouverait de grandes difficultés à se loger, il faut remarquer que cette intervention publique a un coût et présente donc des limites en termes d'offres de logements neufs ou rénovés, et qu'elle ne permet pas l'accès aux logements ainsi produits aux ménages dont les revenus dépassent de peu les plafonds de revenus. L'alternative de la périphérie présente dès lors de nombreux attraits pour ces familles-là.

7.3. La rénovation intégrée du bâti

Face à la poursuite de la dégradation des quartiers centraux et à la variété des défis qui s'y concentraient, les autorités bruxelloises ont progressivement mis en place une politique de rénovation plus globale, s'étendant à l'espace public et à l'intervention socio-économique. Compte tenu de la limitation des moyens budgétaires, cet élargissement des mécanismes d'action devait s'accompagner d'un meilleur ciblage géographique.

En 1994, dans le but de rétablir les fonctions urbaines dans les quartiers défavorisés, la Région met au point des Contrats de quartier en remplacement des programmes de rénovation d'îlots. Contrairement à ces anciens programmes qui ne se concentraient que sur le logement, il s'agit d'une politique de rénovation plus globale, s'étendant à l'espace public et comprenant un volet social destiné à renforcer la cohésion sociale du quartier.

Suite aux émeutes à Anderlecht en 1997, des programmes d'urgence pour les quartiers à problèmes viennent compléter les Contrats de quartier. Ces programmes intitulés " Quartiers d'initiatives " ont pour objectif d'améliorer le cadre de vie et de renforcer la cohésion sociale dans un périmètre déterminé. Pour ce faire, les interventions portent sur l'espace public et sur l'embellissement des façades, mais également sur les équipements de quartier.

La politique de revitalisation des quartiers suit une logique de plus en plus intégrée. En 2000, une modification de l'ordonnance relative aux Contrats de quartier a permis d'en élargir le champ à la sphère socio-économique avec la prise en compte des projets mixtes et des infrastructures de proximité.

Par ailleurs, ces dispositifs sont complétés par des interventions réalisées en collaboration avec la Commission européenne (Urban, Objectif 2) et centrés plus spécifiquement sur le développement économique local (centres d'entreprises, guichets d'économie locale, projets d'économie sociale, microcrédits...).

Il est sans doute encore trop tôt pour percevoir les résultats de ces nouvelles initiatives. L'amélioration du cadre de vie et du bâti des quartiers concernés ne fait aucun doute. Elle ne semble cependant pas avoir été suffisante pour générer des effets d'entraînement importants, susceptibles de créer une dynamique autonome dans ces quartiers une fois achevée la période de mise en œuvre des contrats. Ainsi, les indicateurs sociaux des quartiers concernés poursuivent leur dégradation.

La Régie foncière a été créée par ordonnance. Ses missions consistent à gérer le patrimoine privé de la Région et à le valoriser. Un atlas des propriétés régionales a été dressé en 1997, qui montre que la Région dispose d'un patrimoine relativement hétéroclite, issu de diverses phases de la réforme de l'Etat. Un droit de préemption limité existe également au profit de certains organismes pararégionaux (SDRB, SLRB), qui peut s'avérer utile dans le cadre des opérations que ces organismes doivent

mener. Ce dispositif gagnerait à être étendu afin de devenir un outil susceptible d'enrayer des tentatives de spéculation foncière ou de faciliter la gestion de projets urbanistiques d'ampleur.

Il faut également relever que de larges opérations de développement de projets immobiliers résidentiels ont pu voir le jour sur les sites des anciennes casernes, ces projets ayant été rendus possibles par la maîtrise du foncier passé aux mains de la Région et le programme européen KONVERS. Toutefois, les opérations d'urbanisation de ces sites ont connu des retards et ces programmes sont encore en cours aujourd'hui.

7.4. Phénomène de « retour dans les quartiers anciens »... une tendance encore fragile à Bruxelles

Une tendance au retour en ville s'observe depuis quelques années dans différentes villes européennes. Elle se fonde sur le rejet d'un confort moderne banalisé et la recherche d'éléments de caractère présents dans les centres villes anciens. Cette dynamique est évidemment plus forte dans les villes d'art, mais elle prend aussi de l'ampleur dans certaines villes ou quartiers d'anciennes industries, comme en témoigne le développement du phénomène des " lofts ".

Cette tendance au retour en ville se manifeste d'abord par un processus de " réinvestissement " de quartiers populaires ou à l'abandon. Le plus souvent, les premiers " pionniers " participant à la rénovation de ces quartiers sont des artistes et des jeunes. Cette première vague de reconquête de la ville est généralement suivie par le retour d'une population bourgeoise plus classique, qui récupère un bâti historique.

Ce phénomène s'est développé à Paris, dans le quartier du Marais, dans les Docklands de Londres et de Liverpool, dans certains quartiers d'Amsterdam et d'Anvers,... Il ne s'accompagne pas nécessairement d'une augmentation de population, dans la mesure où la philosophie qui le sous-tend privilégie les espaces et la mise en scène, et donc une certaine dédensification du bâti. Ce n'est donc que dans le cas d'une rénovation de chantiers inoccupés ou d'une récupération de bâtiments industriels, artisanaux ou d'équipements collectifs abandonnés, que l'on assiste à une croissance du nombre d'habitants.

Ce retour dans les quartiers anciens ne s'accompagne pas non plus toujours d'une augmentation du revenu des habitants. Elle a en effet tendance à toucher des populations plus jeunes, dont le statut socio-économique (niveau de diplôme, origine sociale,...) est plus élevé que le revenu stricto sensu. La hausse des revenus s'observe généralement lorsque le processus arrive à maturité et que les premiers pionniers sont progressivement remplacés par d'autres catégories de population. Il s'agit donc d'un processus dynamique, qui peut se déplacer dans la ville au fil des années. Lorsqu'il est observé à grande échelle, il débouche sur un phénomène plus large de " retour en ville ".

Cette tendance peut entraîner, si elle n'est pas encadrée, une hausse des prix de l'immobilier qui peut nuire à sa poursuite. Sans mesures d'accompagnement, elle peut avoir un effet d'éviction des populations plus précarisées, celles-ci se voyant chassées des quartiers qui " redémarrent ".

Bruxelles n'échappe pas à cette tendance, mais elle semble moins forte que dans d'autres villes du pays ou d'Europe.

À Bruxelles, cela a d'abord été un phénomène essentiellement commercial (touchant aussi l'Horeca), concentré autour de la rue Dansaert, des rues

Haute et Blaes, de la place du Châtelain, du Sablon, des Halles Saint Géry...

Plus récemment, une série de projets immobiliers et de rénovations individuelles laisse entrevoir une extension du phénomène à l'habitat (Espace Jacqmotte, rue des Chartreux,...). Un effort de marketing - chose rare dans notre région - a aussi été mis en place avec un certain succès par la Délégation Pentagone sur le thème " Pourquoi vivre au milieu de nulle part alors qu'on peut vivre au centre de tout ? ".

La campagne promotionnelle " Wonen in Brussel " (" Habiter Bruxelles ") qui a été lancée par la VGC, est un exemple réussi.

D'autres initiatives comme le projet " Quartier Latin ", qui rassemble les universités et les hautes écoles, ont pour but de créer également pour les étudiants un environnement résidentiel adapté.

Les signes avant-coureurs d'un phénomène de retour en ville sont donc visibles dans certains quartiers du centre de Bruxelles. Ils s'observent cependant encore à une faible échelle, et ne s'accompagnent pas d'une augmentation des revenus. Comme le suggère la carte ci-dessous, c'est essentiellement la partie est de la première couronne (Ixelles, haut de Saint-Gilles, Etterbeek) qui bénéficie de ce phénomène, ainsi qu'une partie du Pentagone. La commune de Schaerbeek, qui jouit d'un large parc immobilier de caractère, participe plus faiblement à la dynamique. Quant aux alentours du canal, la présence d'un patrimoine industriel très riche n'a toutefois pas permis d'enrayer le processus d'appauvrissement. Seuls quelques exemples isolés (par exemple le théâtre du Plan K) attirent une population extérieure à la zone.

Au vu de l'absence de hausse des revenus dans les quartiers touchés par la revitalisation résidentielle marginale, mais aussi en raison du fort taux de déménagement dans ces quartiers, il est vraisemblable que nous assistions à un " phénomène de transit " dans certaines parties de Bruxelles. Une population jeune, de niveau socio-économique moyen ou supérieur, redécouvre les quartiers anciens de Saint-Gilles, du Pentagone, d'Ixelles,... au début de son parcours professionnel. Ces nouveaux habitants risquent cependant de quitter ces quartiers à mesure que leurs revenus augmentent et que leur famille s'élargit, si on ne garantit pas une qualité de vie suffisante dans les quartiers concernés.



De tels quartiers de transit constituent certainement une force pour Bruxelles, dans la mesure où ils garantissent une première implantation résidentielle au sein de la région. Mais il faudra capitaliser sur cet atout en développant des quartiers urbains susceptibles d'accueillir ces habitants dans les phases ultérieures de leur vie.

L'histoire de la politique de rénovation urbaine à Bruxelles explique sans doute en partie la faiblesse du processus de retour en ville à Bruxelles par rapport à d'autres villes comme Paris, Gand, Amsterdam, Lyon ou Barcelone. Contrairement à ces villes, qui ont privilégié une stratégie de réhabilitation des quartiers centraux, basée sur l'amélioration de l'espace public, Bruxelles a longtemps privilégié la rénovation de l'habitat, et de l'habitat à vocation sociale en particulier⁴⁰, sans suffisamment tenir compte de l'environnement urbain. Cette politique répondait bien sûr à une demande, mais elle a sans doute renforcé une tendance naturelle à la dualité entre la première couronne et la seconde couronne.

7.5. La rénovation de l'espace public

Depuis quelques années, la région bruxelloise a développé une série d'outils et d'initiatives qui vont dans le sens d'une amélioration du cadre de vie : le Manuel des espaces publics (1995-96), le Règlement régional d'Urbanisme (titres 6 et 7) ou le projet de schéma directeur d'aménagement lumière (1996-97) sont autant d'initiatives qui confirment l'importance croissante accordée aux aménagements publics et la volonté d'initier une harmonisation de ceux-ci. Cette tendance est encore confirmée au travers de la réforme du régime des primes au ravalement de façades en vue d'accroître le nombre et le type d'interventions.

Néanmoins, cette évolution positive ne doit pas occulter les difficultés encore rencontrées. En effet, le résultat global visible sur le terrain, quoiqu'en nette amélioration, reste insuffisant. La raison majeure expliquant la lenteur des procédures en matière de mécanismes de subsides aux communes et de gestion de l'accord de coopération Etat fédéral - région bruxelloise est certainement le nombre d'intervenants. Mais, outre cet aspect fondamental, on peut également relever le manque d'investissement au niveau communal. En ce qui concerne la Région, dans le cadre de l'accord de coopération, on doit constater que tous les crédits disponibles ne sont pas utilisés par manque de consensus sur les projets et à cause de la trop grande complexité des procédures.

Outre les objectifs quantitatifs fixés en matière de logement et de rénovation dans le premier PRD, celui-ci développe également des objectifs qualitatifs dans quatre domaines en matière d'embellissement de la ville :

- la protection et la valorisation du patrimoine architectural et naturel;
- le réaménagement des espaces publics;
- la protection des espaces verts et le verdoisement de la ville;
- le maillage vert et bleu.

Plus précisément, trois concepts majeurs en termes d'impact sur l'espace public ont été mis en avant :

- les espaces structurants;
- les entrées de ville;
- les périmètres d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE).

C'est au départ des espaces structurants que la politique régionale d'embellissement a été conçue. Ceux-ci englobent l'entièreté du réseau régional de voiries et quelques voiries communales.

Cette notion d'axe structurant a fait son chemin, puisqu'en 1996 l'Administration de l'Équipement et des Déplacements (AED) a choisi de privilégier la logique d'axe dans le réaménagement de la ville, c'est-à-dire dans le réaménagement d'axes de circulation en prenant en compte le tracé complet des artères, intégrant toutes les facettes de l'espace public.

Toutefois, cette évolution positive doit être nuancée puisque sur les 24 espaces structurants considérés comme prioritaires dans le premier PRD, seuls 9 ont été réaménagés dans leur totalité et 6 de manière partielle.

Quant aux 21 portes ou entrées de ville prévues dans le premier PRD, seules 3 ont été réaménagées dans le cadre du programme d'insertion d'œuvres d'art dans l'espace urbain.

À ce stade du réaménagement public par la Région, l'implication des habitants est encore trop absente, par exemple en ce qui concerne l'installation d'œuvres d'art. Des exemples de participation active des habitants dans ce genre d'opération existent dans d'autres villes, comme aux Pays-Bas ou à Copenhague : la commission de sélection artistique fait une présélection d'artistes, puis les habitants peuvent ou faire un choix entre des œuvres existantes, ou simplement désigner un artiste avec qui ils développent ensemble un nouveau projet.

Cette planification géographique des grandes intentions à l'échelle de la région est accompagnée de différents outils de mise en œuvre tels que :

- le maillage de première importance de la signalisation mis en place sur les axes régionaux, entamé en 1990, est aujourd'hui terminé à l'exception de quelques quartiers. Depuis 1998, la Région étudie la mise en place d'une signalisation de niveau secondaire consistant en un système homogène de repérage au niveau de la commune ou du quartier et envisage la mise en place d'une signalisation tertiaire, au niveau des quartiers;
- le Manuel des espaces publics (1995-96) qui a pour objectif de dresser des recommandations générales à destination de tous les intervenants sur l'espace public, mais tous les intervenants ne le prennent pas en compte et l'homogénéité dans les réalisations n'est pas encore atteinte car le caractère obligatoire et les mesures d'exécution de ce document ne sont pas établis sous forme de codes de bonnes pratiques. De fait, il ne revêt un caractère obligatoire que dans les projets bénéficiant de l'intervention financière régionale, ce qui peut expliquer que nombre de projets communaux peuvent ne pas se conformer à ces recommandations. Le succès des opérations menées à Lyon, Amsterdam et Barcelone a démontré la nécessité d'établir un catalogue relatif au mobilier urbain, aux plantations, à l'éclairage public,... imposé aux autorités;
- le projet de schéma directeur d'aménagement lumière (1997-98) qui a pour objectif de rendre cohérentes la qualité de l'image nocturne et la maîtrise de l'éclairage à l'échelle régionale. Ce plan lumière se réalise lentement au gré des opportunités et des nouveaux aménagements d'ensemble;
- le Règlement régional d'Urbanisme (RRU) (janvier 2000) qui, dans son titre 6, a pour vocation de définir les principes d'implantation des dispositifs de publicités et d'enseignes depuis l'espace public et, dans son titre 7, a pour objectif d'imposer des règles minimales à respecter pour que la voirie soit aménagée au bénéfice de tous les usagers. Cet outil est toutefois trop récent pour juger de son efficacité;
- la réalisation et l'initialisation des premiers tronçons des " Chemins de la Ville "41;
- le maillage vert dont la mise en œuvre est assurée par l'IBGE tant au niveau des parcs récréatifs, principalement dans le centre et en première couronne, qu'au niveau des grands parcs régionaux, en termes d'aménagement et d'équipement et par l'AED et les communes pour ce qui concerne les plantations en voirie.

Par contre, différents domaines n'ont pas encore vu aboutir une approche et un traitement global, comme par exemple la recherche d'un mobilier urbain spécifique à la région, l'intégration d'œuvres d'art dans l'espace urbain ou encore une politique de contrôle de l'usage de l'espace. En outre, différents objectifs assignés par le premier PRD n'ont pas été suffisamment rencontrés :

- l'établissement d'une spécialisation des voiries et plus spécifiquement

- la dissuasion du trafic de transit dans les quartiers d'habitation;
- la maîtrise du stationnement et plus spécifiquement la dissuasion du stationnement de longue durée en voirie, la protection du stationnement des riverains, la mise en adéquation des tarifs du stationnement payant à la politique de mobilité.

Cette carence nuit à l'habitabilité des quartiers, prioritairement dans le Pentagone et la première couronne.

En outre, les investissements consentis au cours des dernières années ne parviennent pas encore à cicatriser les plaies ouvertes par tant d'années de grands chantiers comme le tracé du métro,... Cette multiplicité et cette disparité des chantiers engendrent l'image d'une ville perpétuellement en travaux. Toutefois, l'ordonnance " coordination des chantiers ", la gestion plus rigoureuse des délais de ceux-ci et l'amélioration de leur aspect ont apporté des changements significatifs.

Une grande importance est également accordée à l'embellissement des voiries régionales et des espaces publics par la réalisation de plantations de verdure. À cette fin, l'AED a développé une réflexion globale sur la problématique des arbres de voiries. La " Logique Verte " dresse un plan de protection et de développement des plantations d'alignement, souvent centenaires, qui marquent le paysage de la région. Aux 20.000 arbres recensés s'ajoutent chaque année de 750 à 1.000 arbres à haute tige. Pendant la saison écoulée, 1.300 nouveaux arbres à haute tige ont été plantés le long des voiries régionales. La politique d'entretien, souvent considérée comme le parent pauvre de la gestion des espaces verts, a été relancée principalement le long des axes proches du cœur de la région. Cette démarche doit être poursuivie voire même renforcée.

À l'image de ce qui se fait dans d'autres villes, il y a lieu en région bruxelloise de faire émerger une véritable politique des espaces publics. À Lyon a été développé un " service espaces publics " au sein de l'Administration. Barcelone a misé sur la complémentarité entre les différents services administratifs et les professionnels de l'architecture et de l'urbanisme, ce qui a permis de développer des outils de planification-action souples et opérationnels. À Amsterdam, une politique de planification souple et déjà bien implantée offre une réelle vision prospective des vingt années à venir. Elle s'appuie également sur un partage très clair des rôles entre professionnels et mandataires élus et tend à privilégier une forme de décentralisation par quartiers qui favorise la cohérence des aménagements au sein des quartiers concernés.

Au niveau des moyens humains, Bruxelles souffre d'un déficit de personnel hautement qualifié. La programmation des interventions et moyens alloués aux espaces publics n'est pas rendue publique au-delà des intentions du premier PRD. Dès lors, les travaux réalisés semblent davantage ressortir d'opportunités, plutôt que comme le résultat concret d'une volonté politique ayant comme objectif affirmé d'améliorer la qualité et l'image de la ville. Tant au niveau des communes que de l'accord de coopération, il faut signaler un déficit de personnel administratif et technique assurant la gestion des projets et leur bonne insertion dans le tissu urbain.

Si l'on peut constater une amélioration sensible de la qualité des espaces publics régionaux, grâce aux investissements importants consentis par la Région et l'Etat fédéral, il faut également constater que les investissements engagés par les communes sont encore insuffisants pour combler le déficit structurel d'investissement dans l'espace public qui a prévalu pendant des années.

7.6. La conservation du patrimoine

La gestion du patrimoine au niveau régional correspond à une large prise de conscience de l'intérêt de ce domaine de la part de la population et des pouvoirs publics. L'ancienne loi de 1931 sur les Monuments et Sites a été remplacée par une ordonnance régionale plus adaptée en 1993.

Si les nouvelles dispositions ont eu un effet certain sur la prise de conscience de la valeur du patrimoine, il n'en demeure pas moins que certains manques continuent à se faire sentir. Ainsi, l'absence à ce jour d'un inventaire complet, pourtant conçu comme un des trois modes de protection (inventaire, liste de sauvegarde, classement) rend difficile la préservation de tout un pan du bâti bruxellois, pourtant digne d'intérêt.

En outre, certaines procédures complexes, comme la nécessité d'obtenir un double permis (patrimoine et urbanisme) pour procéder à des travaux dans un bien protégé, ont été à l'origine de conflits et de malentendus sur le sens réel du classement. Il n'y a pas encore en effet, à Bruxelles, une " fierté " de posséder un immeuble classé, car trop souvent cette protection est vécue comme une lourde contrainte par le propriétaire.

Si le dispositif régional de surveillance et de relevé des infractions en matière d'urbanisme et de patrimoine fonctionne correctement (au travers notamment du rôle des agents communaux assermentés et de la possibilité d'infliger des amendes administratives en matière d'urbanisme), il faut toutefois constater la carence du parquet en termes de poursuites pénales, sauf lorsque la Région se constitue partie civile. Cette situation renvoie bien évidemment à l'épineux problème du fonctionnement de la justice à Bruxelles, dû à un manque chronique de moyens humains et financiers pour faire face à l'ampleur des tâches qui sont du ressort bruxellois.

7.6.1. Protection et gestion urbanistique du patrimoine

En matière de protection légale des biens, le nombre de bâtiments classés ou sauvegardés a quadruplé entre 1989 (274 biens classés) et 1999 (plus de 1.200 biens classés). Ce développement s'est principalement manifesté à partir de la mise en application de la nouvelle ordonnance régionale en 1993.

Fait nouveau, la législation régionale permet de prendre en compte la notion d'" ensemble architectural " et de protéger ainsi simultanément plusieurs biens appartenant à ces ensembles. Si on tient compte de la protection initiée avant 1999 des vastes ensembles formés par les cités-jardins, le nombre de bâtiments protégés aura quasiment décuplé depuis 1989.

Les outils urbanistiques, tels que les ZICHEE, les règlements communaux d'urbanisme zonés, ainsi que certaines prescriptions des P.P.A.S., permettent en outre la prise en considération de l'intérêt patrimonial de ces zones de l'espace régional.

La réalisation des inventaires scientifiques couvrant la totalité du territoire régional permettra de disposer d'un outil de connaissance du patrimoine régional. Les inventaires de Saint-Josse, d'Etterbeek et du Pentagone bruxellois ont déjà été réalisés tandis que Saint-Gilles est en cours d'élaboration. Un effort particulier doit encore être effectué pour que la Région de Bruxelles-Capitale dispose de ces inventaires dans des délais raisonnables.

En 1997, le Gouvernement a proposé l'inscription de l'ensemble des bâtiments de la Grand-Place de Bruxelles sur la " liste du Patrimoine mondial " de l'Unesco. Cette inscription est effective depuis décembre 1998.

En 1999, il a proposé les habitations majeures de style art nouveau de l'architecte Victor Horta. Cette proposition a été acceptée fin de l'année 2000.

7.6.2. Entretien du patrimoine

L'augmentation du nombre de procédures légales de protection a entraîné un accroissement sensible des demandes pour des travaux réalisés sur des biens protégés. Les budgets des subsides accordés pour des travaux avant 1989 étaient très faibles et ont été très sensiblement augmentés.

Entre 1989 et 1999, la Région de Bruxelles-Capitale n'a pas pu couvrir la totalité des besoins de rénovation du patrimoine bruxellois, largement détenu par les pouvoirs locaux, vu l'importance de certains chantiers dont le montant des subsides dépassait parfois le budget total annuel. Plus récemment, un effort budgétaire très important a été consenti par la Région avec un quasi triplement des budgets. Ceux-ci devraient donc permettre, à l'avenir, de faire face aux besoins qui restent très importants.

En ce qui concerne la conservation du patrimoine, une étude de 1996 a montré qu'un certain nombre de biens protégés étaient inoccupés ou mal entretenus. Dans les cas extrêmes, la Région s'est substituée au propriétaire et a fait réaliser des travaux de conservation d'office. À Bruxelles, nous constatons l'absence d'un service de veille aux monuments tel que le " Monumentenwacht " en Flandre, qui veille en permanence à l'entretien des monuments.

Pour conclure, l'état du patrimoine protégé demeure un réel problème, tout comme sa mise en valeur au travers de parcours urbains.

7.6.3. Archéologie

Les " Atlas du sous-sol archéologique de la Région de Bruxelles-Capitale " constituent un inventaire archéologique des communes bruxelloises. Réalisés par les Musées royaux d'Art et d'Histoire sur l'initiative de la Région, ils comportent une carte archéologique établie sur base d'un inventaire des découvertes et une carte de l'état de destruction du sous-sol, établie à partir de données recueillies sur le terrain ou en archives. Ces cartes et les textes, réalisés à ce jour pour 11 communes (partiellement pour la Ville de Bruxelles), permettent une évaluation des risques de destruction de sites archéologiques lors de la réalisation de travaux. Les dossiers présentant une implication archéologique sont instruits par l'Administration dans le cadre de demandes de permis d'urbanisme.

Outre la gestion des atlas archéologiques et de la protection légale de sites archéologiques, la Région a commandé depuis 1989 des fouilles et sondages effectués préalablement à la réalisation de travaux urbanistiques.

³⁵ La " bruxellisation " renvoie à la destruction du tissu urbain traditionnel au profit d'une certaine vision de la modernité : construction d'infrastructures routières et de tours de bureaux en plein centre... Elle reflète un conflit entre les fonctions économiques et de capitale d'une part, et la fonction résidentielle d'autre part (BCG).

³⁶ SISF : Société Immobilière de Service Public (Ex société des logements sociaux).

³⁷ SLRB : Société du Logement de la Région bruxelloise s.a. d'utilité publique.

³⁸ SDRB : Société de Développement régional Bruxellois.

³⁹ La différence entre le prix de vente d'un logement et le coût de construction peut être interprétée comme une estimation de la valeur du terrain, et donc de l'attractivité de la zone.

⁴⁰ Voir à ce sujet les études du CREAT et d'AGORA...

⁴¹ Place Saint-Géry, rue Van Praet, accès au parc d'Egmont, place Stéphanie, goulet Louise, place Louise, rue des Quatre Bras, place Poelaert, place Royale, place

Saint-Jean et de la Vieille Halle aux Blés, boulevard de l'Empereur, rue et place de Dinant, rue du Chêne, impasse du Val des Roses, rues Devaux et Sainte-Catherine.



8. Un environnement qui s'améliore mais demeure une préoccupation des Bruxellois

8.1. Les préoccupations environnementales des Bruxellois

Que ce soit en termes de choix de résidence ou d'inconvénients d'habiter en ville, la qualité de l'environnement, le bruit, la propreté et la pollution atmosphérique viennent en tête des préoccupations exprimées par les Bruxellois. C'est ce que l'on peut constater à travers diverses enquêtes et sondages⁴² réalisés durant cette décennie.

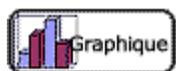
On y pointe notamment qu'aux yeux des Bruxellois (75 % des personnes interrogées), le principal responsable de la dégradation de l'environnement est la circulation automobile. À cet égard, la population semble prête à accepter des restrictions de la circulation automobile à Bruxelles. Quant à la perception positive de l'environnement, on constate que la présence d'espaces verts en constitue un élément essentiel.

Une ordonnance du 25.03.1999 permet l'application d'amendes administratives en matière d'environnement lorsque le parquet décide de ne pas poursuivre pénalement l'infraction constatée ou lorsque aucune décision de poursuivre n'est prise dans un délai de six mois.

8.2. Les espaces verts

8.2.1. Typologie des espaces verts

Bruxelles présente une proportion de bâti et de " vert " équivalente. Cependant, la composition de ce " vert " est à analyser avec attention. La figure 54 présente la proportion des types d'espaces verts présents en RBC, tels qu'évalués en 1997 (Grijseels, 1998). Ainsi, on peut observer que 20 % des espaces verts considérés sont des parties de forêts périurbaines (essentiellement la Forêt de Soignes) et la proportion d'espaces verts privés ou d'accès limités (entre 42 et 60 % des espaces verts comptabilisés) est particulièrement importante à Bruxelles. L'ensemble des parcs publics couvre quant à lui 1.044 ha, soit 6 % environ de la superficie régionale. Par ailleurs, 16 réserves naturelles régionales ont été créées (115 ha).



Si les grands domaines privés, les talus de chemin de fer et, dans une moindre mesure, les intérieurs d'îlots ou certains cimetières contribuent certainement à la présence et la conservation de la biodiversité dans la ville, ils ont évidemment un impact social réduit.

De 1998 à 2000, l'IBGE a réactualisé son inventaire des sites régionaux à valeur biologique et à haute valeur biologique. La Région dispose maintenant d'un instrument permettant de déterminer avec précision la valeur biologique de n'importe quel terrain de son territoire.

8.2.2. Gestion des Parcs

Partant d'une situation particulièrement dégradée, on assiste depuis dix ans à un réinvestissement progressif dans de nombreux espaces verts, qu'il s'agisse de réaménagements comme par exemple la restauration du Jardin Botanique et du parc de Bruxelles, ou de la mise en œuvre d'un entretien de qualité suivant des principes de gestion différenciée lorsque le potentiel biologique du milieu le justifie.

Cependant, des carences importantes subsistent, notamment au niveau des espaces verts communaux, où le manque de moyens ne permet pas d'atteindre un niveau de qualité des espaces comparable à celui des grandes métropoles européennes. Par ailleurs, certains espaces verts restés propriété de l'Etat (ex : le parc du Cinquenaire) sont toujours en attente des financements nécessaires à leur réappropriation, conformément aux obligations du propriétaire.

8.2.3. Distribution spatiale



Comme on peut le voir sur la carte, la verdurisation est en outre très inégalement répartie entre les communes : 10 % de la superficie des îlots dans le Pentagone, contre 30 % de superficie des îlots dans la première couronne et 71 % en deuxième couronne.

8.2.4. Le maillage vert

Le concept de maillage vert introduit en 1999 dans le PRD (carte 4 du PRD)⁴³, constitue une réponse à ce déséquilibre spatial mais aussi un outil de planification visant à rencontrer les demandes des habitants. Ses objectifs principaux sont de :

- favoriser l'aménagement d'un espace public convivial et verdurisé;
- favoriser la mobilité des piétons et des cyclistes;
- améliorer les qualités paysagères de la ville;
- préserver le patrimoine naturel et accroître la biodiversité.

En accord avec la délimitation du périmètre de verdoisement et de création d'espaces verts, plusieurs parcs de proximité ont été réalisés par l'IBGE au cours de ces dix dernières années (i.e. Espace Bonnevie et le Laekenveld à Molenbeek, la Rosée à Anderlecht,...). À cet égard, l'expérience a montré que la mise en place de dynamiques participatives, tant au moment de la conception que de la mise en œuvre des travaux et de la gestion de l'espace vert, apporte des garanties très importantes quant à la pérennité de l'aménagement et au sentiment de satisfaction qu'il procure aux usagers.

Outre la création d'espaces verts, le maillage vert implique également la réalisation de continuités vertes.



8.3. L'eau⁴⁴

8.3.1. Intégration des réseaux

En ce qui concerne la coordination et l'intégration des réseaux communaux

et intercommunaux, la subvention régionale de l'élaboration des plans d'égouttage communaux et les discussions quant à la restructuration des quatre intercommunales d'assainissement et quant à l'attribution de la gestion des réseaux communaux à l'IBDE ou à la CIBE ont permis d'entamer le débat.

8.3.2. La qualité des eaux de surface

Quoique la Région ne dispose toujours pas de réseau de mesures de la qualité des eaux de surface, on peut affirmer que la Senne, déjà fortement polluée à l'entrée de la région, a une très mauvaise qualité biologique sur tout son parcours bruxellois⁴⁵.

8.3.3. L'épuration des eaux usées

La Région réalise de gros investissements, partiellement assurés par la taxe sur les eaux usées, pour la mise en œuvre de deux stations d'épuration. À elles deux, elles permettront d'épurer toutes les eaux usées du bassin versant. La première, Station Sud à Forest est d'ores et déjà en fonctionnement, les travaux d'édification de la seconde (Station Nord à Bruxelles-Ville (Haren)) sont programmés.

8.3.4. La lutte contre les rejets de polluants

La taxe sur le déversement des eaux usées, instaurée par ordonnance depuis 1996, consacre le principe du " pollueur - payeur ". On constate que le coût de la taxe incite certaines entreprises (principalement des petites entreprises de traitement des métaux) à investir dans des mesures préventives (i.e. installation d'une station d'épuration interne à l'entreprise).

8.3.5. Concentrer les eaux usées

En Région de Bruxelles-Capitale, le réseau d'évacuation des eaux urbaines résiduaires est de type unitaire⁴⁶. Les eaux usées sont donc inutilement diluées⁴⁷. Pour un fonctionnement rationnel des stations d'épuration, il est important de rétablir la continuité du réseau hydrographique de manière à séparer le plus possible les eaux claires des eaux à traiter. Afin d'atteindre cet objectif, différentes actions sont en cours⁴⁸.

8.3.6. Le maillage bleu

Le "maillage bleu " est un programme intégré qui répond à plusieurs objectifs :

- assurer la qualité des eaux de surface, notamment en localisant les sources de pollution des rivières;
- rétablir la continuité du réseau de surface et faire s'y écouler un maximum d'eau claire, entre autres pour réduire le volume d'eau à traiter dans les stations d'épuration et limiter les inondations;
- valoriser les fonctions sociales, paysagères et récréatives des rivières, étangs et zones humides;
- développer la richesse écologique de ces milieux.



Dans ce cadre, plusieurs actions ont déjà été entreprises comme, par exemple, le repérage et la suppression des rejets d'égouts dans la Woluwe et la mise à ciel ouvert d'une des sections de cette même Woluwe (entre la

rue de la Station et le moulin de Lindekemaële).

8.3.7. Prévenir les inondations

Le rétablissement du réseau hydrographique permettra à ce dernier de jouer son rôle naturel de tampon des crues et de diminuer les inondations (i.e. la dérivation des débits de crue vers les étangs, le canal et les zones humides).

Par ailleurs, de grands investissements ont été réalisés ou sont en voie de finalisation :

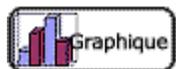
- Vallée de la Woluwe : la Région a réalisé deux bassins d'orage sur le Watermaelbeek et le Roodebeek, ce qui représente un investissement de plus de 37.184.028,71 € (soit 1.500 millions de francs belges). Elle a également participé au financement de petits bassins d'orage communaux qui ont été réalisés dans la commune de Woluwe-Saint-Pierre;
- Vallée du Molenbeek : on y a réalisé le collecteur du Drootbeek à Jette et le déversoir de l'Underenveld à Berchem-Sainte-Agathe;
- Vallée du Maelbeek : la réfection du collecteur de la rue Gray a déjà permis de doubler la capacité d'évacuation des eaux à cet endroit. Le marché relatif à la réalisation de ce projet a fait l'objet d'une adjudication. Il convient encore de signaler la réalisation du bassin d'orage " Chomé - Wollès " à Schaerbeek;
- Vallée de la Senne : la réalisation d'une série de collecteurs d'amenée des eaux usées et pluviales à la Station Sud permet déjà de réduire la fréquence des inondations.

8.4. La pollution atmosphérique

Considérant la situation de la pollution atmosphérique à Bruxelles, il y a lieu de faire la distinction entre la qualité de l'air ayant des implications sur la santé publique et les émissions de polluants qui contribuent à la pollution grandissante de l'atmosphère, à l'effet de serre ou encore à la destruction de la couche d'ozone.

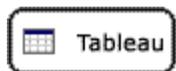
8.4.1. Les émissions atmosphériques à Bruxelles

Bruxelles se caractérise par des émissions atmosphériques provenant principalement du trafic automobile⁴⁹ et du chauffage urbain.



Si plusieurs facteurs ont conduit à une amélioration de la qualité de l'air pour ce qui concerne certains polluants⁵⁰ dont notamment le dioxyde de soufre et le plomb, l'" explosion " de la circulation automobile, l'essor des moteurs diesel et la croissance générale des consommations d'énergie a au contraire aggravé la situation pour de nombreux paramètres, en l'occurrence ceux qui, pour la région bruxelloise, sont devenus les plus préoccupants : l'ozone et ses précurseurs, monoxyde et dioxyde de carbone, benzène, les particules fines,...

La pollution " classique " des années '70 (dioxyde de soufre et plomb) a donc passé le relais à de nouveaux polluants associés principalement à la circulation automobile.



Les engagements internationaux auxquels la Belgique et la Région ont souscrit déterminent les objectifs chiffrés à atteindre pour 2010 à Bruxelles (le calcul est fait par rapport à 1998). À cet égard, un " plan d'amélioration structurel de la qualité de l'air ambiant " est en voie de finalisation conformément à l'ordonnance du 25.03.1999 relative à l'évaluation et à l'amélioration de la qualité de l'air.

8.4.2. La qualité de l'air

En matière de qualité de l'air, une nouvelle directive européenne, adoptée en 1996, établit un cadre pour les mesures nationales, régionales et locales. Elle prévoit, pour chacun des polluants clés dans l'air ambiant, l'adoption d'une " directive fille " fixant entre autres la valeur limite de concentration et, le cas échéant, le seuil d'alerte de la population pour ce polluant⁵¹. Le laboratoire de la qualité de l'air constate qu'étant donné l'intensité du trafic automobile, le respect de l'ensemble de ces normes qui entreront en vigueur en 2005 et 2010 n'est pas garanti à Bruxelles, notamment en ce qui concerne les particules PM⁵².

La qualité de l'air que l'on peut mesurer à Bruxelles est le résultat de l'intensité des émissions de polluants atmosphériques, de leur distribution spatiale et des phénomènes météorologiques de dispersion. Celle-ci est suivie à Bruxelles par un réseau de mesure de la qualité de l'air, géré aujourd'hui par l'IBGE⁵³ (servant de base aux mécanismes de prévention, restrictions lors d'épisodes de pics de pollution).

8.5. La propreté

En 1997, 60 % des Bruxellois déclaraient que Bruxelles est plus ou moins propre ou propre. Ils étaient néanmoins 80 % à être sensibles à cette question et à en faire un élément déterminant de la qualité de vie. L'enquête plus récente (juillet 2000) sur les attentes des habitants signale quant à elle que 84 % des habitants sont tout à fait d'accord ou d'accord avec l'assertion selon laquelle Bruxelles est une ville sale et polluée. Les habitants de Bruxelles et les migrants récents vers la périphérie ont à cet égard une vision très similaire (81 % pour les résidents de la périphérie).

Un " plan propreté " a été approuvé par le Gouvernement en mars 1999. L'objectif de ce plan est d'atteindre à l'horizon 2004-2005 un niveau homogène de propreté sur l'ensemble des communes, comparable à celui rencontré dans les villes les plus performantes d'Europe.

Parmi les principes d'action retenus, on peut citer le renforcement de la coordination entre les multiples acteurs et l'Agence Bruxelles Propreté.

Ce renforcement se concrétise par des " contrats de propreté ", conclus entre l'Agence Bruxelles Propreté et chaque commune.

Le contrat de propreté détermine les objectifs concrets à atteindre en matière de propreté publique, les moyens humains et matériels à mettre en œuvre, les infrastructures à mettre en place, les modalités et zones d'intervention des services communaux et de l'Agence Bruxelles Propreté ainsi que les modalités de participation des communes aux campagnes de communication et à un système de gestion centralisée des plaintes.

L'obligation de résultat mise à charge des communes pour bénéficier des moyens complémentaires issus des contrats de propreté devrait offrir un

gage de meilleure cohérence et de meilleure efficacité.

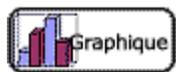
Conscientes de l'importance et de la nécessité de relever le défi de la propreté, toutes les communes se sont engagées à conclure un contrat de propreté avant la fin de l'année 2001.

Outre un contrat de propreté déjà conclu avec la Ville de Bruxelles en 1999, quatre autres entités ont déjà conclu semblable contrat en juillet 2000. Il s'agit d'Auderghem, Forest, Molenbeek et Schaerbeek.

Leur entrée en vigueur, qui passe notamment par la définition d'un programme de travail et d'un planning de mise en œuvre des objectifs poursuivis, nécessitera une période de rodage même si l'on constate que les contacts fréquents entre les responsables de tous niveaux ont, d'ores et déjà, créé une dynamique nouvelle.

8.6. Les déchets

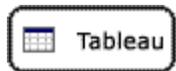
En l'espace de dix ans, la Région a mis en place une stratégie qui a conduit à modifier progressivement les conditions de gestion des déchets. Cette stratégie⁵⁴ a conduit à des choix d'infrastructures et de gestion des déchets qui conduisent à une plus grande responsabilisation du producteur et à un traitement rationnel et le moins nuisible pour l'environnement. Les déchets ne faisant pas l'objet d'une collecte sélective sont traités à l'incinérateur de Neder-over-Hembeek qui a été doté en 1999 d'un système de lavage des fumées dont les performances sont parmi les meilleures d'Europe hormis pour ce qui est des rejets en NOX. Des études, visant à équiper l'incinérateur d'un système permettant de réduire ces rejets, sont actuellement en cours.



En ce qui concerne les déchets ménagers⁵⁵, l'option a été prise de développer la prévention, le tri, le recyclage et la réutilisation du verre, des papiers et cartons, des emballages pour liquides alimentaires ainsi qu'en bout de chaîne, le recyclage et la valorisation des mâchefers d'incinération avec notamment 13.000 tonnes de métaux récupérés à partir des mâchefers.

En matière de prévention, l'objectif du plan déchets était une diminution de 10 % des déchets ménagers entre 1995 et 1999; cet objectif n'a pas été atteint puisque les déchets ont augmenté de 1 %, notamment en raison de la croissance économique et de facteurs extérieurs à la région (problématique des emballages...).

Les collectes sélectives ont été développées progressivement pour s'étendre à l'ensemble de la région en 1997. Les quantités collectées sélectivement sont en augmentation constante⁵⁶ (voir tableau de la figure 53).



Les déchets chimiques ménagers sont des déchets qui contiennent des substances considérées comme dangereuses pour l'environnement⁵⁷. Ces déchets font l'objet d'une collecte sélective particulière depuis 1989⁵⁸. La quantité totale des déchets chimiques ménagers collectés n'a pas cessé d'augmenter depuis 1996. Ces déchets font l'objet d'une élimination par des entreprises agréées.

Plusieurs autres types de déchets ont fait l'objet de mesures particulières en raison de leur potentiel de recyclage (vêtements, papiers, métaux,...),

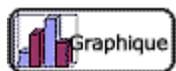
de leur masse (déchets de construction, terres,...) ou de leur caractère inévitable mais parfois " inutile " (emballages). L'accroissement rapide des quantités produites de certains déchets " classiques ", comme les carcasses automobiles, ou l'émergence de nouveaux types de déchets (ordinateurs,...) incitent les autorités à mettre en place de nouveaux instruments de gestion (responsabilité du producteur,...).

Le compostage des déchets organiques (déchets verts et déchets de cuisine) permet de diminuer la quantité de déchets incinérés tout en valorisant la matière organique. À échelle industrielle cependant, les déchets verts sont plus faciles à composter que les déchets de cuisine.

8.7. Le bruit

Un " plan relatif à la lutte contre le bruit en milieu urbain ", qui anticipe la future directive européenne relative à la gestion du bruit, a été adopté par le Gouvernement bruxellois et est entré en vigueur le 21 juin 2000. Il faudra attendre sa pleine mise en œuvre pour évaluer ses effets.

L'enquête publique concernant le projet de " plan relatif à la lutte contre le bruit en milieu urbain " a montré que le bruit routier arrive en première position des préoccupations des personnes interrogées⁵⁹. Le bruit des avions et celui des installations sont considérés comme plus gênants que ceux provenant du voisinage ou du train et/ou tram.



Le bruit lié à la circulation automobile est un problème généralisé sur Bruxelles, même si les problèmes les plus criants peuvent être identifiés le long des grands axes de pénétration de la ville, là où le trafic est intense et rapide.

Le bruit lié au trafic aérien est un problème typique des zones urbanisées du nord-est de Bruxelles (210.000 personnes concernées). L'arrêté bruxellois, qui conduit actuellement à un régime de sanctions contre les survols trop bruyants, devrait conduire à une amélioration sensible de la situation. Des initiatives fédérales devraient également contribuer à apporter des solutions durables.

Le bruit lié au chemin de fer se limite bien entendu aux zones habitées riveraines des voies (2 % de la population). Dans le cadre des investissements notamment prévus pour le RER, une attention toute particulière sera portée à une amélioration sensible des niveaux de bruit jugés excessifs à certains endroits⁶⁰.

8.8. Les antennes émettrices

La libéralisation du marché des télécommunications et le développement technologique des moyens de communication ont fait fleurir, dans notre région, des bouquets d'antennes relais GSM. De surcroît, nous vivons, depuis de nombreuses années, à côté d'antennes émettrices de télévision et de radio.

Toutes ces antennes fonctionnent de manière similaire dans la même gamme de fréquence d'onde (de 20 MHz à 100 GHz). Il serait donc aberrant de réglementer les seuls relais GSM. C'est pour cette raison que la question de l'exposition de la population se réglera en tenant compte des effets et nuisances directs et indirects provoqués par le champ électromagnétique.

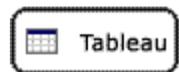
La mise en place d'une réglementation nécessite dès lors une norme d'exposition de la population qui vient d'être fixée par l'Etat fédéral à 20,6 V/m pour les antennes GSM.

Une campagne de mesures⁶¹ a montré que le champ électrique mesuré sur l'ensemble de la gamme des fréquences reste en dessous des 3 V/m dans les zones résidentielles.

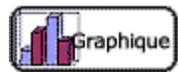
8.9. L'énergie

8.9.1. Le bilan énergétique bruxellois

Le bilan énergétique de la Région de Bruxelles-Capitale est caractéristique de son développement. Ainsi, le logement et le secteur tertiaire y occupent une place prépondérante, ainsi que le transport. Quant à son pôle industriel, il est en déclin.



En termes d'évolution, depuis 1990 et ce, même avec une correction climatique, on constate une augmentation structurelle des besoins énergétiques de la région.



8.9.2. L'efficacité énergétique et l'utilisation rationnelle de l'énergie dans le bâtiment

Les besoins énergétiques en chaleur et en froid (conditionnement d'air dans le secteur tertiaire) dans les bâtiments bruxellois constituent la source de consommation la plus importante à Bruxelles. Or cette consommation est directement liée à la conception du bâtiment, à son degré d'isolation, à sa taille, à la régulation et à l'efficacité des systèmes. Plusieurs informations nous indiquent qu'aujourd'hui encore, au niveau des professionnels, tant la conception du bâtiment que celle des installations posent problème en termes d'efficacité énergétique.

8.9.3. Les gros consommateurs

La Région de Bruxelles-Capitale compte environ 5.360 gros consommateurs d'énergie qui représentent à eux seuls près de 70 % de la consommation énergétique de l'industrie et du secteur tertiaire. Parmi ceux-ci, environ 300 représentent les trois-quarts des consommations énergétiques des gros consommateurs.

⁴² " Habiter Bruxelles ", réalisée en 1991, à partir d'un échantillon de 5.000 ménages, résidant à Bruxelles et en périphérie, étude préparatoire au premier PRD; " Les Nuisances Acoustiques en Région bruxelloise ", Inter Environnement Bruxelles, 1995 pour le compte de l'IBGE - " Sondage sur la pollution atmosphérique ", DIMARSO,1998 pour le compte de l'IBGE - " Plan de lutte contre le bruit - Bilan de l'enquête publique ", IBGE, 1999 IBGE - Statistiques de plaintes - Département " Plaintes et contrôles thématiques ".

⁴³ Carte " Les Patrimoines et embellissement de la ville ".

⁴⁴ IBGE, l'Etat de l'Environnement dans la Région de Bruxelles-Capitale - Tendances 1996 - 1999.

⁴⁵ Concentration en oxygène dissous très faible, forte concentration en azote,...

⁴⁶ C'est-à-dire que les égouts et collecteurs évacuent non seulement les eaux usées mais également les eaux pluviales, les eaux de certaines rivières voûtées ainsi que certaines eaux de drainage, d'étangs, de sources et de suintement.

- Plusieurs études montrent que les eaux claires représentent en moyenne 45 % des eaux résiduaires circulant dans les collecteurs par temps sec.
- 48 Réorganisation du réseau de collecteurs, installation d'un système de déversoirs de crues et application du programme intégré de la région " Maillage bleu ".
- 49 Une étude réalisée par l'U.C.L. sur " l'évaluation des risques de la pollution atmosphérique urbaine chez les enfants bruxellois " a mis en évidence l'exposition accrue des petits citadins à certains polluants typiques de la circulation automobile (benzène, toluène, xylène).
- 50 Le CO₂ a augmenté de 10 % (croissance des consommations d'énergie) ; le SO_x a diminué de 48 % (principalement en raison de la fermeture de la Cokerie du Marly en 1993) ; le NO_x a diminué de 15 % (introduction de pots catalytiques et amélioration progressive des moteurs, fermeture de la Cokerie du Marly) ; le NMCOV a diminué de 9,7 % (introduction des pots catalytiques et amélioration progressive des moteurs).
- 51 Une première " directive fille " a été adoptée pour le dioxyde de soufre, le dioxyde d'azote et les oxydes d'azote, les particules (PM₁₀ et PM_{2.5}), l'ozone et le plomb. Une proposition de directive établissant des valeurs limites pour le CO et le benzène est actuellement en examen. Les hydrocarbures aromatiques polycycliques et les métaux lourds (cadmium, arsenic, nickel et mercure) devront également faire l'objet de deux nouvelles directives.
- 52 La répartition des efforts au niveau belge a fait l'objet d'une décision au sein de la Conférence Interministérielle de l'Environnement du 7 octobre 1999 en ce qui concerne les polluants SO_x, NO_x, COV émis par des sources fixes (transport non compris). Le CO₂ a augmenté de 10 % (croissance des consommations d'énergie) ; le SO_x a diminué de 48 % (principalement en raison de la fermeture de la Cokerie du Marly en 1993) ; le NO_x a diminué de 15 % (introduction des pots catalytiques et amélioration progressive des moteurs, fermeture de la Cokerie du Marly) ; le NMCOV a diminué de 9,7 % (introduction des pots catalytiques et amélioration progressive des moteurs).
- 53 En 1999, le réseau comptait 13 stations réparties sur le territoire de la région de façon à pouvoir caractériser toutes les situations de référence.
- 54 Cette stratégie est reprise en 1992 dans le plan de prévention et de gestion des déchets et a été revue en 1997.
- 55 La composition des déchets ménagers est présentée, page ? ? ? ?.
- 56 Les quantités collectées atteignaient 57.310 tonnes en 1999.
- 57 Il s'agit de peintures, encres, colles, huiles de moteur, produits d'entretien, des piles et batteries, de médicaments périmés.
- 58 Le tonnage ainsi collecté a atteint 320 tonnes en 1996, 274 tonnes en 1997, 240 tonnes en 1998 et 312 tonnes en 1999. Depuis 1997, les piles et batteries collectées par BEBAT ne sont plus reprises dans ces totaux.
- 59 Cette source de bruit est jugée par 33 % des répondants comme étant la plus gênante.
- 60 Et ce grâce à la négociation d'un accord entre la SNCB et la région. Une logique similaire a été développée pour la STIB.
- 61 IBPT, juin 2000.



9. Une bonne accessibilité internationale... mais une mobilité périurbaine et urbaine insuffisante

Introduction

Le plan Iris des Déplacements a été approuvé par le Gouvernement régional en 1998. Ce plan constate la forte croissance du trafic automobile qui engendre la congestion urbaine, détériore l'accessibilité de la ville et ses qualités résidentielles et peut inciter les habitants et les entreprises à migrer vers la périphérie. Il entend tracer une stratégie globale qui intègre les considérations de mobilité à celles de l'aménagement du territoire, du développement économique, de la protection de l'environnement et de la qualité de vie des habitants. Il est issu d'une étude approfondie qui a pris plusieurs années. Le plan a par ailleurs fait l'objet d'une consultation publique avant son approbation définitive.

Au stade actuel, la non-réalisation des objectifs du PRD initial, à savoir la spécialisation des voiries et la maîtrise du stationnement, génère d'une part la pénétration des véhicules en transit dans les quartiers d'habitation et des nuisances importantes pour les riverains; d'autre part, des surcoûts de production pour les transports en commun et l'abandon d'une clientèle potentielle sur le trajet domicile-travail.

Comme le plan Iris l'affirme, il n'existe pas " une " solution unique au problème de la mobilité. Seul un ensemble cohérent d'actions portant notamment sur les structures urbaines et sur les différents modes de transport pourrait déjouer les prévisions pessimistes de son scénario tendanciel.

De plus, aucune solution structurelle et globale n'est possible sans une collaboration étroite de la Région avec les communes, - en particulier pour la gestion du stationnement, la fluidité des transports en commun et la maîtrise de la circulation automobile, les autres Régions, l'Etat fédéral et les sociétés de transports en commun. Or une telle collaboration semble difficile à mettre en œuvre : plusieurs communes n'ont pas tenu compte ou ont modifié sans concertation la spécialisation des voiries dans leur projet de PCD. Quant au dossier RER, il progresse très lentement.

Le " pilotage " du plan Iris a été mis en place : les évaluations devront être intégrées dans le PRD.

9.1. Très bonne accessibilité internationale, mauvaise accessibilité depuis la périphérie et difficultés de mobilité interne

9.1.1. Mobilité interne à la région

Le nombre de déplacements réalisés (3/jour dont 2,2/jour sont mécanisés) par la population de la Région de Bruxelles-Capitale se situe plutôt dans la partie inférieure des fourchettes courantes en Europe, pour des raisons vraisemblablement liées au plus faible taux d'emploi des habitants, au niveau relativement plus faible des revenus et au vieillissement de la population.

La densité et la typologie plus mixtes des activités entraînent également une part légèrement inférieure à la moyenne européenne de déplacements motorisés privés (2,4/jour), ceci, selon les résultats d'une récente enquête nationale sur la mobilité des Belges (SSTC, 2000). Les tendances sont toutefois à une augmentation des déplacements en voiture, comme d'ailleurs dans la plupart des autres villes européennes. La part de la marche à pied apparaît assez élevée par rapport à d'autres villes européennes (contrairement à celle de la bicyclette) et celle des transports en commun, tout en n'étant pas alarmante par rapport à des villes de taille comparable, est distancée par les résultats obtenus dans les villes ayant mené, depuis déjà quelques décennies, des politiques très engagées en la matière (Bern, Karlsruhe, Breda, Nürenberg, Lyon).

Cette évolution, qui se traduit par une congestion croissante, devient de plus en plus problématique, tant en ce qui concerne l'accessibilité de la ville (avec notamment des répercussions importantes au niveau économique), qu'au niveau social, de l'environnement et de la santé. À cet égard, une étude récente⁶² montre que les encombrements englobent près de 20 % du budget alloué à l'exploitation du réseau de surface.

Bruxelles offre à ses habitants une assez grande diversité de moyens de transport, mais qui ne sont pas toujours bien valorisés :

- un réseau de chemin de fer performant (3 liaisons traversantes au centre), mais dont toutes les branches ne sont pas exploitées au maximum de leur potentiel, exception faite de la ligne 26 (à l'est de la capitale) dont la fréquentation a, sous l'impulsion des autorités régionales, augmenté de 65 % entre 1997 et 2000;
- une desserte en transports publics urbains assez bonne aux heures de pointe, mais caractérisée, pour les réseaux de surface, par leur vitesse commerciale insuffisante et leur mauvaise régularité, dues à une insuffisance de sites réservés, de priorités aux carrefours et de contrôles des automobiles en infraction;
- une desserte métro, dont la fréquentation est en progression, mais dont la régularité pourrait être améliorée;
- une offre en transports en commun (particulièrement le chemin de fer) qui délaisse l'ouest de Bruxelles tant du point de vue des infrastructures existantes que du point de vue des investissements planifiés par la SNCB. Des impératifs urbanistiques, économiques, d'emploi et de mobilité nécessitent un rééquilibrage sur l'ensemble de la région, ce qui passe notamment par la prise en compte du pôle de la gare de l'Ouest et des gares locales de l'ouest de Bruxelles;
- un réseau d'itinéraires cyclables régionaux qui tarde à se concrétiser;
- des 19 itinéraires cyclables prévus dans le premier PRD, seuls les premiers ont été très récemment réalisés. Des mesures doivent être prises afin d'accélérer leur mise en œuvre. Les infrastructures permettant le parage de vélos, près des arrêts de transports en commun, restent à améliorer;
- le taux d'utilisation du vélo n'atteint que 1,7 % en 1999, tous motifs confondus alors que l'objectif du plan Iris était d'arriver à ce que 10 % des déplacements se fassent en vélo en l'an 2005;
- une accessibilité automobile conflictuelle en raison d'un manque de coordination dans la gestion du stationnement, d'une pénétration importante dans les quartiers résidentiels, d'une tendance à la saturation généralisée due à une utilisation irrationnelle de la voiture;
- un manque d'intégration billettique -voire tarifaire-, de marketing commun entre les différentes sociétés d'exploitation, et de marketing segmenté et offensif à l'égard des acteurs urbains;
- un ratio qui situe la région dans le bas des villes européennes pour le

nombre de taxis par habitant, d'après une étude réalisée en 1995. La grande majorité des utilisateurs sont des non-réguliers. Les tarifs se situent dans la moyenne européenne. Les taxis ne jouent pas encore un rôle suffisant dans la mobilité en région bruxelloise alors qu'ils peuvent être complémentaires aux transports publics. Leur visibilité a nettement été améliorée par l'adoption d'un seul type de " spoutnik " mais cet effort devrait être poursuivi. Les taxis bruxellois devraient être autorisés à charger la clientèle à Bruxelles-National;

- l'accès à toutes les stations de métro n'est pas encore garanti pour les personnes à mobilité réduite même si un effort est en cours, notamment au niveau des nouvelles stations ou des stations à rénover. La signalétique a été adaptée pour les malvoyants dans 19 stations de métro. Au niveau du matériel, une proportion de plus en plus grande du parc de véhicules de la STIB est accessible avec un plancher surbaissé. En dehors des transports en commun, de nombreux problèmes de déplacement subsistent pour les personnes à mobilité réduite (hauteur des bordures de trottoir, présence d'escaliers, aménagements mal conçus);
- des circulations piétonnes qui subissent trop d'entraves;
- les nouveaux projets régionaux tiennent généralement compte des piétons, des personnes à mobilité réduite et des cyclistes. Mais en région bruxelloise, les trottoirs dont la plupart relèvent de la compétence des communes, présentent de nombreux défauts (revêtements, obstacles, ...) qui nécessitent souvent un réaménagement complet. Une approche globale et continue de l'entretien fait défaut. Les cheminements piétons ne bénéficient pas toujours d'une signalisation spécifique, notamment vers les lieux publics.

Globalement, Bruxelles est donc bien lotie en ce qui concerne ses relations à longue et à moyenne distances, plutôt mal lotie pour les relations à courtes distances. En ce qui concerne ses relations internes, le bilan peut être considéré comme médiocre, les parts modales des transports en commun et de la marche à pied ayant notablement régressé depuis 1991, en faveur de la voiture. Le fait que nous ne soyons pas les seuls en Europe à subir cette tendance, ne doit pas nous autoriser à laisser tomber les bras, dans la mesure où nous sommes au pied du mur en termes de conséquences économiques et environnementales.

9.1.2. Accessibilité à moyenne et courte distances

Au-delà de 30-40 km de distance, Bruxelles bénéficie d'une très bonne accessibilité en train, ce qui s'explique par la position très centrale de la ville dans le réseau national. Sur de telles distances, le train est concurrentiel par rapport à la voiture. Il obtient de très bonnes parts de marché (environ 50 %), notamment par rapport à d'autres villes comparables, entre autres grâce au rôle important joué par la jonction Nord-Midi. Celle-ci permet de desservir directement la plus grande partie du cœur de la ville grâce à plusieurs grandes gares où s'arrêtent presque tous les trains, ces stations bénéficiant en outre de bonnes liaisons avec les transports en commun urbains.

Sur le plan autoroutier, Bruxelles est au cœur d'une étoile de 7 ou 8 branches liant la capitale assez directement à l'ensemble des autres villes belges grandes et moyennes. Elles offrent en général 3 bandes par sens, mais n'en subissent pas moins une congestion croissante qui limite de plus en plus l'accessibilité de la ville.

Entre 10 et 40 km, soit à la périphérie immédiate de la région, l'offre de transports publics est peu compétitive par rapport à la voiture et obtient

des parts de marché assez faibles (20 %). Ceci renvoie évidemment au débat sur le RER dont l'absence se fait sentir de manière de plus en plus criante. Les limites de la région qui ne correspondent pas au bassin socio-économique bruxellois, la hauteur des budgets de financement du RER (incluant notamment les nouvelles infrastructures, l'acquisition de matériel roulant, le financement du déficit d'exploitation, etc.), ainsi que la multiplicité des acteurs institutionnels (Etat fédéral, SNCB, Région de Bruxelles-Capitale, Région wallonne, Région flamande) ont provoqué le retard dans la mise en œuvre de ce projet.

Au niveau routier, l'accessibilité de la ville, si elle offre de très importantes capacités, n'en est pas moins fort compromise par la congestion aux heures de pointe, dont l'étalement ne cesse de croître, ce qui porte notamment préjudice à la vitesse commerciale des transports en commun mêlés au trafic.

L'entrée en service du RER a pour objectifs de ramener la circulation automobile - autour et dans Bruxelles - de 6 % en dessous du niveau de 1991, de réduire la pollution et le bruit en ville, d'augmenter l'accessibilité des pôles d'emplois bruxellois et des autres activités en ville, d'améliorer la qualité de vie en ville, etc. Pour cela, il ne pourra servir les seuls intérêts des navetteurs, et contribuera à valoriser les autres activités majeures à Bruxelles, comme le commerce, les loisirs multiples, la culture, etc, grâce à une excellente offre de services tout au long de la journée, depuis tôt le matin jusque tard le soir. Un grand nombre de pôles d'emplois ou d'activités devront également être desservis le plus directement possible, grâce à une multiplication des gares et des arrêts bien desservis (+ 40 demandés par la Région). Les habitants de la région se verront dès lors gratifiés d'un réseau performant et bien maillé, complémentaire du métro, et des principaux axes tram/bus de surface.

Sa mise en place nécessitera des mesures d'accompagnement, destinées à éviter les effets pervers, tels que l'exode d'habitants ou d'entreprises. Ces mesures ont fait l'objet d'un large débat entre les trois Régions et les autorités fédérales et concernent :

- la limitation, à due concurrence du report modal escompté, des capacités routières vers la région, en affectant les espaces ainsi libérés à l'amélioration des transports en commun de surface;
- la limitation des emplacements de stationnement de longue durée dans la région, mais aussi en dehors de la région suivant des normes harmonisées;
- la limitation des facilités à acquérir un habitat dispersé en périphérie en favorisant la densité, la mixité et l'intermodalité autour des gares (cfr Structuur Plan Vlaanderen et Schéma de Développement du Brabant wallon).

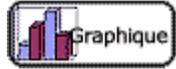
9.1.3. Accessibilité internationale

Bruxelles bénéficie d'une très bonne accessibilité internationale grâce au développement du TGV Nord-Europe, à la proximité d'un aéroport en pleine croissance et à la qualité du réseau autoroutier belge. Les chefs d'entreprise l'ont classée cinquième ville européenne en matière de transports internationaux⁶³. C'est évidemment non négligeable pour une ville qui est à la fois capitale du pays et de l'Europe.

Bruxelles-National est l'aéroport européen connaissant la plus forte croissance de trafic, avec une progression moyenne de 13 % par an depuis 1993. Il bénéficie de l'une des meilleures accessibilités aériennes en Europe⁶⁴. Il souffre cependant d'une liaison améliorée en transports

publics avec le centre-ville, particulièrement avec le quartier européen, malgré la faible distance à parcourir (part de marché actuelle des transports publics de/vers l'aéroport : 18 %). Cette mauvaise liaison en transports publics est particulièrement problématique tôt le matin et le soir. Cela pose en plus, pour les résidents bruxellois non-motorisés qui y travaillent, un problème d'accès à leur lieu de travail, compte tenu des horaires d'une partie d'entre eux.

Le TGV a lui aussi contribué à absorber la très forte croissance des déplacements internationaux. Le succès est cependant plus marqué pour le Thalys vers Paris que pour l'Eurostar vers Londres, probablement en raison de la différence de tarif et de vitesse actuelle entre ces deux liaisons. À noter aussi l'impérieuse nécessité de terminer au plus vite le vaste chantier des abords de la gare du Midi.



La différence entre les fréquentations réelles et les prévisions du début des années '90, incite à une certaine prudence quant aux perspectives de saturation du terminal de Bruxelles-Midi, qui offre encore des réserves de capacité importantes, mais dont l'arrivée à saturation dépendra en particulier du taux d'accroissement réel du trafic sur l'ensemble des relations considérées puisque la " montée en puissance du TGV " n'est pour l'instant réalisée que vers la France.

Cette perspective dépendra notamment de la réalité d'un transfert modal de l'avion vers le TGV, ceci pour le grand nombre de relations aériennes européennes qui s'effectuent sur des distances de l'ordre de 1.000 Km. En outre, une combinaison des deux modes de transport peut être envisagée pour des déplacements de plus grande distance. Pour cela, une intégration tarifaire devra être réalisée, de même qu'une adaptation de l'offre de service. Ce transfert modal devrait dégager des avantages significatifs, directs et indirects par rapport à l'avion (desserte des centres-villes, temps de parcours de porte à porte, coûts environnementaux, ...). Il n'est que de citer à cet égard le récent choix de la société Air France qui a purement et simplement supprimé ses vols entre Zaventem et Charles-de-Gaulle au profit de la réservation de voitures TGV, avec enregistrement des bagages au Terminal Bruxelles-Midi, exemple qui pourrait rapidement faire école en Belgique, à condition que les opérateurs concernés (privés et publics) collaborent efficacement.

En ce qui concerne la jonction Nord-Midi qui fait actuellement l'objet d'après débats techniques, sa capacité, quoique à la limite de saturation, pourrait certes être optimisée par diverses mesures. Le rapport du Conseil régional du 21.06.2000 " Mobilité dans et autour de Bruxelles " fait la synthèse des enjeux à cet égard. Ceci pose toute la question de la valorisation effective des autres jonctions existantes (ou à compléter) au sein de la région (L26/161 + L28).

Bruxelles est aussi un important carrefour d'autoroutes internationales qui sont connectées entre elles grâce au ring et dont la capacité est utilisée à son maximum, surtout dans sa branche Nord qui assure également une liaison tangentielle entre Flandre et Limbourg.

9.2. Tendances : augmentation de la navette en voiture

La part de marché de la voiture est de 55 % à Bruxelles et de 74 % en périphérie, tous modes confondus y compris la marche. Les tendances lourdes sont à une augmentation de la part de la voiture dans les déplacements, et ce principalement pour cinq raisons :

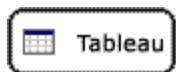
- une augmentation générale du taux de motorisation pour Bruxelles et sa périphérie;
- la part des emplois occupés par les non-résidents augmente en Région de Bruxelles-Capitale, ce qui allonge fortement les distances moyennes domicile-travail/école et réduit d'autant la part de la marche à pied;
- une augmentation de la diversité spatio-temporelle des déplacements;
- une importante augmentation journalière des distances parcourues (même si dans le même temps on utilise sa voiture pour des déplacements de plus en plus courts);
- une rapide diversification des motifs de déplacement, les motifs anciennement dominants (domicile-travail/école) étant aujourd'hui minoritaires par rapport aux déplacements de loisirs (tous confondus). Par ailleurs, les chaînes d'activités qui en résultent génèrent des déplacements multipolaires qui rendent difficile le maintien d'une bonne position concurrentielle des modes " doux " et des transports en commun.

Ces cinq facteurs sont à la fois le moteur et la conséquence (cercle vicieux) du nombre de " navetteurs " qui est en constante augmentation (53,6 % en 1991, 55,3 % en 1998).

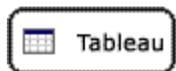
Ces tendances sont présentes dans la plupart des villes d'Europe. Toutefois, compte tenu de l'importance des migrants alternants à Bruxelles et du taux de chômage conséquent des résidents bruxellois, en particulier dans les quartiers centraux, le phénomène de la " navette " induit pour Bruxelles des flux motorisés de déplacement probablement plus élevés, par comparaison avec d'autres villes européennes, même si nous ne disposons que de peu de données fiables en la matière et si l'effet des limites géographiques des villes réduit la portée des comparaisons directes.

9.3. Création d'un bourrelet de congestion aux portes de la ville. Pénétration du trafic à l'intérieur des quartiers

On constate une très forte augmentation du trafic d'accès autoroutier à Bruxelles (+37 % de 1990 à 1998). On assiste à une saturation de la plus grande partie du réseau autoroutier convergeant vers Bruxelles ainsi que du ring. Les vitesses moyennes diminuent à l'heure de pointe. Cette dernière a, de plus, tendance à s'étaler.



Si le bourrelet de congestion aux portes de la ville, tempère l'invasion des véhicules en provenance de l'extérieur, les Bruxellois, dopés par leur taux de motorisation, ont tendance à occuper les créneaux ainsi libérés. Sur les grands axes déjà anciennement saturés, la situation n'a guère empiré, en termes de vitesse moyenne. À cet égard, la vitesse commerciale des transports en commun de surface constitue un bon indicateur. Toutefois, il faut prendre en compte le développement d'un important phénomène d'intrusion du trafic dans des rues à caractère local, et à des conflits d'occupation du stationnement en voirie la journée, qui portent fortement atteinte à la qualité de vie de nombreux habitants.



La congestion a également augmenté sur certains grands axes de la deuxième couronne, principalement sur la grande ceinture, sachant que les

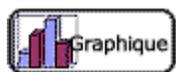
zones plus centrales étaient déjà saturées en 91. La vitesse commerciale des transports en commun de surface a dès lors diminué en conséquence. Le tableau ci-dessus est assez explicite à cet égard.

La migration des habitants vers la périphérie et l'installation, de plus en plus fréquente, d'entreprises de part et d'autre du ring amplifient le bourrelet de congestion à ce niveau, sans affecter pour autant le trafic dans les quartiers centraux.

Des phénomènes de congestion affectent également le réseau ferroviaire d'accès à la capitale : si certains axes sont aujourd'hui à 4 voies (Bruxelles - Halle et Bruxelles - Antwerpen), ou le seront à plus ou moins brève échéance (tel Bruxelles - Leuven) - permettant de bien séparer le trafic rapide du trafic local -, la congestion affecte tout particulièrement les axes reliant Bruxelles à Ottignies d'une part, et d'autre part à Nivelles d'une manière moins aiguë. La ligne rapide vers Gand est aussi proche de la saturation. Cela pose toute la question de l'augmentation de la capacité de ces lignes, qui n'est pas encore budgétisée (décision de principe en CICI du 30.03.1999) à l'heure actuelle, mais qui nécessitera en tout état de cause un examen sérieux de la situation par rapport aux quartiers bruxellois traversés afin d'en limiter les nuisances et d'en améliorer l'accessibilité.

9.4. Performances des transports en commun

Sur base des informations disponibles, les parts de marché des transports en commun sont du même niveau à Bruxelles que dans d'autres villes européennes, même si elles peuvent être jugées globalement insuffisantes et si elles sont en régression depuis plusieurs décennies. L'offre globale de transports en commun par habitant est légèrement supérieure à la moyenne européenne. Attention toutefois au biais apporté par les limites de notre région (960.000 habitants la nuit, 1.320.000 la journée).



L'offre de places-km a augmenté de 22,7 % entre 1991 et 1998 (principalement grâce à la mise en service de nouveaux trams et rames de métro), ce qui semble avoir été bien perçu par les Bruxellois. Près de la moitié d'entre eux considère que les transports en commun se sont améliorés (contre 15 % d'avis négatifs)⁶⁵. Toutefois, les usagers restent globalement insatisfaits en termes de fréquences⁶⁶. En effet, l'augmentation de l'offre résulte essentiellement d'une augmentation du nombre de places offertes et beaucoup moins des kilomètres parcourus. D'où aussi la constatation que l'augmentation de l'offre n'a eu qu'un effet relativement limité sur la fréquentation globale. Par rapport à d'autres villes européennes, l'offre est faible à partir de 18h00 (quelques améliorations ont eu lieu depuis quelques années sur les axes principaux en soirée) et inexistante de nuit, ce qui représente d'ailleurs un motif d'insatisfaction pour 49,4 % des clients de la STIB⁶⁷.

Toutefois, l'évolution de la fréquentation au cours des dernières années diffère selon les modes de transport : elle augmente en métro, elle diminue en tram (diminution en moyenne, mais augmentation pendant les heures de pointe) et en bus, du fait de la baisse sensible de la vitesse commerciale. Ces tendances pourront être mieux examinées et interprétées prochainement, à la faveur d'une campagne de comptage réalisée récemment sur le réseau à la demande de l'AED. Les premières orientations qui s'en dégagent semblent indiquer la poursuite de la baisse de fréquentation des bus, mais un redressement significatif de celle des trams, tout au moins sur les lignes ayant bénéficié d'importantes mesures

d'amélioration de la vitesse commerciale (prolongement vers le sud de l'axe pré-métro Nord-Sud, programme VICOM).

Les quartiers centraux et ceux bénéficiant du métro ou du pré-métro sont ceux les mieux desservis en transports en commun. Mis à part quelques zones situées le long des axes forts de métro ou de chemin de fer, l'accessibilité des zones proches de la limite régionale est faible, que ce soit pour la deuxième couronne ou pour les zones à vocation plus économique en amont et en aval du canal.

9.5. Stationnement

L'on peut constater une certaine impuissance de la Région à implémenter et contrôler ses objectifs en matière de stationnement. En effet, la politique proposée par le plan Iris rencontre des difficultés de mise en œuvre : on constate un taux élevé de stationnement illicite, ce qui a des conséquences particulièrement négatives pour la bonne circulation des autres modes de transport (insécurité pour les deux roues, baisse de la vitesse commerciale des transports en commun, ...) et de non-paiement du stationnement.

Il faut noter un manque flagrant de suivi répressif des procès-verbaux par le parquet. C'est la raison pour laquelle la région bruxelloise souhaite une modification des dispositions fédérales existant en la matière, afin de mettre en place un système d'amendes administratives.

Les compétences directes de la Région en matière de stationnement ne sont pas très étendues. Elle est dès lors fortement dépendante des politiques effectivement menées par les communes. Le morcellement du territoire bruxellois en 19 entités administratives a pour conséquence le manque de cohérence des politiques communales. Il en résulte par endroits une surenchère entre communes ou le report chez le voisin de nuisances causées par une décision locale.

Au cours des deux législatures précédentes, la Région a entrepris un dialogue avec les communes sans toutefois que celles-ci ne réalisent des avancées significatives, si l'on excepte les initiatives prises par quelques pionnières (Auderghem,...).

9.6. Mobilité et aménagement du territoire



La vitesse commerciale des transports en commun a diminué dans tous les modes : de façon moindre pour le métro (où elle résulte de l'accroissement de la charge sur le tronç central, déjà le plus chargé, de l'axe 1 (entre la gare Centrale et Schuman) et de la qualité parfois vétuste du matériel), plus fortement pour les trams et les bus du fait des conditions de circulation. Des chiffres éloquents attestent de cette nette dégradation de la vitesse commerciale entre 1994-1995 et 1999-2000 : métro -1,26 km/h; tram -2,7 km/h; bus -3,32 km/h, et ce malgré, la mise en œuvre partielle du programme "VICOM". Par ailleurs, l'absence de régularité se révèle assez pénalisante, et ce sur la plupart des réseaux de surface et de plus en plus sur le métro en raison de son succès.

La vitesse commerciale a néanmoins augmenté à certains endroits (par exemple sur le tronçon du tram Albert-Midi). On peut considérer qu'elle est, globalement insatisfaisante en regard des objectifs du plan Iris (Bus 17,3 km/h, Tram 16,9 %, pour un objectif de 18 km/h en section courante et 24 km/h en site propre).

Une gestion plus efficace du stationnement (dissuasion des longues durées en voirie, pour diminuer l'attractivité de la voiture et diminuer la pression sur l'offre limitée de stationnement en voirie, conjuguée à la lutte contre le stationnement sauvage et en double file) est indispensable en vue d'améliorer les performances des bus et trams circulant hors site propre. Tant que ce facteur ne fait pas l'objet d'une politique volontariste, l'efficacité des transports urbains et suburbains ne pourra pas connaître de réel progrès et attirer de nouveaux clients.

Enfin, notons que le métro, qui bénéficie d'une vitesse commerciale élevée (28,3 km/h contre 24,9 km/h pour la voiture), capte l'essentiel de l'augmentation de la fréquentation des transports en commun. Toutefois le haut niveau d'investissement qu'il nécessite fait que son usage ne peut être généralisé et qu'il faut parallèlement développer la vitesse commerciale du réseau de surface et procéder à son extension partout où la demande ne nécessite pas de recourir à un mode plus lourd.

Les moyens financiers mis en œuvre par la Région pour les transports en commun urbains sont relativement importants par rapport à d'autres villes européennes (Oslo, Lyon, Barcelone,...). Cependant, il faut se méfier de comparaisons trop rapides. Le réseau bruxellois jouit, malgré sa relative petite taille, de 3 modes (métro, tram, bus), ce qui pénalise sa productivité. La hauteur des budgets consentis par la Région est déjà considérable, ce qui ne laisse pas beaucoup de marges de manœuvre. Néanmoins, le taux de couverture des dépenses par les recettes, qui est de l'ordre de 35 %, est considérablement inférieur à celui d'une ville comme Vienne par exemple, qui dispose d'un réseau de configuration semblable. L'amélioration de la mobilité passe donc par une meilleure intégration de l'ensemble des politiques impliquées, plutôt que par une augmentation des moyens déjà importants. Le réseau de la STIB souffre d'un manque d'efficacité par rapport à d'autres villes comparables. L'amélioration de la mobilité en RBC passe par un transfert modal vers les transports en commun. Ce transfert ne se fera que si le transport public augmente son attractivité. Cela demande un effort conjoint de la Région, de la STIB et de l'ensemble des 19 communes qui gèrent les voiries communales.

9.7. Mobilité et transport de marchandises

Le transport de marchandises est également un élément important de la mobilité particulièrement dans un environnement urbain. Le volume des biens transportés a connu une croissance considérable pendant la dernière décennie, en liaison avec l'augmentation des échanges et des besoins de transport à chaque stade du processus économique. Dans ce cadre, les places portuaires intérieures sont redéfinies en tant que plates-formes logistiques intermodales de transbordement et de distribution des marchandises. Aussi le port de Bruxelles est-il un levier permettant de contribuer à la politique de mobilité dans la région.

Plus que jamais, le transport des marchandises joue un rôle essentiel dans le processus économique. Chaque étape du transport s'intègre étroitement dans une chaîne logistique. Dans ce cadre, les ports intérieurs assurent un rôle clé dans les chaînes multimodales de transport et sur le plan économique en général, à la fois comme pôles d'accueil des activités industrielles, commerciales et logistiques, et comme acteurs de l'aménagement du territoire. En tant qu'interfaces des différents moyens de transport, ils offrent de manière idéale les conditions nécessaires à la réalisation des centres de trafic; cette situation est d'autant plus nécessaire lorsqu'il s'agit de l'acheminement des marchandises dans un contexte urbain.

Le transport par voie d'eau est respectueux de l'environnement. Une voie d'eau navigable et un port sont des atouts pour la région dans le cadre du développement durable : ils permettent, pour le transport des marchandises indispensables à l'activité économique, d'alléger la circulation routière d'une partie de sa charge au profit d'autres modes de transport plus respectueux de l'environnement. Chaque bateau arrivant à Bruxelles soulage d'autant le réseau routier; ainsi une cargaison de 2.000 tonnes représente une file de 100 camions. Le canal maritime bruxellois peut accueillir des unités fluviales et maritimes d'une capacité pouvant aller jusqu'à 4.500 tonnes. Chaque année, plus de 5 millions de tonnes de marchandises empruntent la voie d'eau régionale. Le transport ferroviaire permet également d'acheminer des marchandises jusqu'au sein de la ville en soulageant la circulation routière. Ce mode de transport a connu une certaine désaffection en région bruxelloise; il doit retrouver un rôle à part entière dans le cadre des possibilités nouvelles de l'intermodalisme. D'autre part, la localisation au centre de la région d'activités logistiques et d'entreposage est un atout pour la mobilité. Ainsi la situation du complexe TIR à proximité des centres de consommation favorise l'optimisation de l'occupation de la voirie par les moyens de transport. La localisation de ces bâtiments entre le ring et la ville permet un accès aisé puis une distribution fluide à l'intérieur de la ville : l'arrivée des marchandises se fait la nuit, ou tôt le matin, en dehors des heures de pointe de la circulation automobile, au moyen de gros véhicules; la répartition et la distribution des marchandises s'effectuent pendant la journée, en dehors des heures de pointe, au moyen de plus petits véhicules mieux adaptés aux aléas de la circulation urbaine.

La localisation du port de Bruxelles intra muros permet idéalement à la marchandise de se rapprocher de son marché. La modernisation entreprise accentuera encore ce rôle avec la réalisation du terminal à conteneurs à l'avant-port (opérationnel en juin 2001) et le projet d'extension TIR, qui s'inscrira étroitement dans la logistique de pointe et de la distribution urbaine. Une étude récente concernant la distribution urbaine⁶⁸ va dans ce sens, en mettant en lumière la nécessité de coordonner le développement d'entrepôts urbains avec une réglementation limitant l'accessibilité des poids lourds dans le centre-ville afin d'optimiser les conditions de livraisons pour le commerce. Dans le même sens, l'accès à ces différentes zones logistiques doit être amélioré.

⁶² " Impact de la circulation automobile sur le budget des transports en commun : le cas de Bruxelles " (de Y. Fourneau des Facultés des Sciences Economiques de l'Université Libre de Bruxelles).

⁶³ Sondage H&B.

⁶⁴ Source : Delvin, G. (1993), cité dans " Villes d'Europe ".

⁶⁵ Le solde correspond à un sentiment de stabilité. Source : Censydiam.

⁶⁶ Baromètre de satisfaction STIB : le facteur " fréquences " est estimé " important ", leur degré de satisfaction n'atteignant que 37 % baromètre clients STIB 9/1999.

⁶⁷ Baromètre de satisfaction STIB, septembre 1999. En ce qui concerne l'offre en soirée, la satisfaction atteint 20 %, mais ce facteur est estimé " peu important " par les clients (baromètre clients STIB 9/1999).

⁶⁸ AED



10. Des atouts réels à mieux promouvoir

Préliminaire

Toutes les grandes villes, capitales internationales, nationales voire régionales, doivent assumer leur développement dans un contexte qui devient de plus en plus concurrentiel. L'image produite est à cet égard déterminante, et celle-ci est fonction de très nombreux facteurs, comme la qualité de l'environnement, le cadre de vie, le dynamisme économique, le coût de la vie, la culture et le tourisme. Enfin, donner une image positive d'une ville à ses habitants et à ses visiteurs est, bien entendu, important afin que les habitants et les visiteurs contribuent à la renommée et à l'attractivité de cette ville.

Bruxelles vit certes d'abord pour et par ses habitants, mais la qualité de vie ou de services auxquels ceux-ci peuvent prétendre dépend de l'intérêt porté à la région par ceux qui sont susceptibles de lui apporter les moyens nécessaires à cette fin : touristes, investisseurs, développeurs de projets culturels, grandes organisations... Assurer le " vivre ensemble " de ces catégories aux intérêts multiples et parfois divergents ne va certes pas sans poser d'innombrables problèmes. L'un des meilleurs leviers à disposition des grandes villes consiste à élaborer, soutenir et diffuser une image de la ville qui puisse la montrer sous ces multiples facettes et, par conséquent, indiquer clairement l'étendue (et donc forcément les limites) des perspectives que d'aucuns peuvent y développer. Parallèlement, la production d'une image fine de la région est également le moyen d'indiquer où et dans quelles conditions les apports extérieurs constitueront des " plus " pour Bruxelles.

10.1. Une image à promouvoir

L'attractivité de la Région dépend fortement de l'image qu'elle projette vers l'extérieur : vers ses habitants, vers les habitants de sa périphérie et vers l'ensemble de ses visiteurs.

Il est évident qu'il faut encourager les résidents d'une ville à y rester. Quant aux habitants de la périphérie, il s'agit souvent de les convaincre d'opérer un " retour en ville " en leur offrant des conditions résidentielles et une qualité de vie attractives. Par conséquent, il convient d'accorder une attention particulière à l'image de la Région.

Or, depuis de nombreuses années, Bruxelles souffre d'un déficit d'image qui lui est préjudiciable. La lecture de la presse étrangère laisse parfois entrevoir cette image négative. Ainsi, le terme générique " Bruxelles " y est utilisé pour désigner la bureaucratie européenne. De même, certains reportages relatifs à Bruxelles sont peu amènes. Cette piètre image paraît cependant en contradiction avec le sentiment qu'expriment généralement les résidents étrangers à Bruxelles, qui apprécient visiblement la qualité de vie, le caractère multiculturel et la bonne accessibilité par transports internationaux de la Capitale de l'Europe. C'est donc que Bruxelles ne

valorise pas suffisamment ses atouts.

10.1.1. La promotion de Bruxelles

" Les assises du tourisme à Bruxelles ", organisées en 1994, se sont penchées sur la problématique de l'image de Bruxelles. Un " Livre blanc ", rédigé suite à ces assises, comportait des recommandations pour améliorer l'image et la gestion touristique de Bruxelles. Depuis lors, de nombreuses actions ont été réalisées par les différents acteurs du secteur touristique, afin de mettre en œuvre ces recommandations⁶⁹.

Ainsi, le Tourisme Information Bruxelles (TIB), structure en charge de la promotion de Bruxelles en tant que destination culturelle et de loisirs, réorganisé en 1996, travaille sur l'image de Bruxelles et son " city marketing " ⁷⁰. Dans ce cadre, le TIB a doté Bruxelles d'un label, simple à communiquer, composé d'un slogan " Bruxelles, ma découverte ", d'un logo (représentant un œil), et d'une charte graphique.

Par ailleurs, un plan de " city marketing " est opérationnel depuis 1998. Ce plan " stratégique " est complété par un plan annuel d'actions de promotion⁷¹.

Concrètement, plusieurs actions ont été menées (révision de publications, réalisation de dépliants, création d'un site Internet,...). Parallèlement à ces actions, des outils spécifiques ont été réalisés à destination des professionnels du secteur touristique (manuel technique, site Internet,...). C'est dans ce cadre également que s'inscrit, sur l'initiative de la Cocof et sur base d'une idée de la Ville de Bruxelles, la mise en œuvre d'une signalisation touristique unifiée, qui se décline en mats-calicots renseignant les musées, en bornes d'information et en plaquettes apposées sur les principaux édifices.

Quant à " Bruxelles Congrès ", organe public chargé de faire la promotion de Bruxelles en tant que ville de congrès, il a créé l'icône " Brussels, Heart of Europe where living is an art ". Le principal outil de communication de cette image est un guide à l'attention des organisateurs de congrès. Depuis 1995, " Bruxelles Congrès " gère également un site Internet (www.brussels-congress.be).

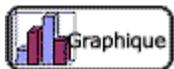
Enfin, récemment, la volonté d'associer l'ensemble des acteurs publics et privés à la promotion de Bruxelles s'est manifestée par la décision, prise en décembre 2000, de fusionner le TIB et le Brussels Congres en un seul organe de promotion, appelé désormais le BITC.

Cependant, malgré les efforts déjà entrepris, la promotion de Bruxelles reste insuffisante. À cet égard, il faut souligner que les moyens financiers et humains consacrés à cette promotion demeurent largement inférieurs à ceux des villes concurrentes. Avec un budget de 285.077,55 € (soit 11,5 millions de francs belges) annuels, Brussels Congres ne pouvait soutenir la comparaison avec les 793.259,28 € (soit 32 millions de francs belges) affectés à cette mission à Barcelone, ou les 1.735.254,67 € (soit 70 millions de francs belges) qu'y consacre Vienne. Fort heureusement, les budgets alloués en 2001 ont été revus à la hausse, dans la foulée de la création du BITC. L'Office du Tourisme d'Amsterdam occupe 120 personnes, alors que le TIB doit se contenter de 12 personnes pour faire la promotion de Bruxelles. Une telle différence de moyens permet de développer, pour une ville comme Amsterdam, des produits de promotion et de communication réellement performants, tant à l'égard du visiteur potentiel que du professionnel du voyage. Cette politique de promotion a des impacts directs sur les durées moyennes de séjour et sur le type de touristes captés en

termes de pouvoir d'achat.

10.1.2. Bruxelles vue par les Belges et les résidents étrangers

Selon une enquête menée auprès du public étranger à l'occasion d'une exposition, les trois principales images de Bruxelles sont, dans l'ordre : une capitale européenne, une ville de culture et une ville d'affaires. Les principaux lieux ou monuments qui caractérisent la ville sont : la Grand-Place, l'Atomium, le Sablon, le Cinquantenaire et les musées.

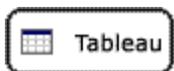


Quant aux aspects positifs liés à Bruxelles, les points de vue sont assez différents entre les Belges et les étrangers. Les étrangers résidant à Bruxelles apprécient visiblement l'accueil, l'art de vivre, la qualité de vie (gastronomie), le caractère interculturel et la bonne accessibilité par transports internationaux de la capitale de l'Europe. Les Bruxellois apprécient par contre davantage la culture, la petite dimension de la ville, son caractère cosmopolite et son art de vivre.

Les inconvénients de Bruxelles sont la saleté, le trafic et les travaux pour les Bruxellois, alors que les étrangers regrettent de manière plus ou moins équivalente la saleté, le trafic, les chancres et la mauvaise signalisation.

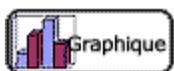
10.2. Attractivité touristique, culturelle et offre de loisirs

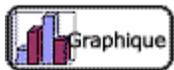
La comparaison du nombre d'étoiles au Guide Vert Michelin Europe est un bon étalon de mesure d'une certaine attractivité touristique d'une ville. Dans ce classement, Bruxelles se situe dans la moyenne européenne avec un score de 42 (Paris = 100), identique à Munich. On constate par contre que la durée moyenne du séjour (1,9 jour) y est nettement inférieure à celle d'autres villes, comme Amsterdam (indice d'attractivité 47 - moyenne du séjour 2,3 jours) ou même Lyon (indice d'attractivité 30 - moyenne du séjour 2,6 jours). Ceci marque le fait que Bruxelles, à indice d'attractivité identique voire supérieur, capitalise moins que d'autres villes en termes de séjour sur ses atouts touristiques. En nombre total de nuitées pour l'année, le résultat bruxellois (4.259.818 nuitées) reste par conséquent nettement inférieur à celui d'Amsterdam (7.698.100 nuitées), qui s'est davantage spécialisée dans une offre hôtelière de milieu de gamme et de structures pour jeunes.



10.2.1. L'offre hôtelière

Un déficit de l'offre hôtelière de gamme moyenne se marque fort à Bruxelles (60 % de l'offre hôtelière se situe dans le haut de gamme), singulièrement dans l'offre à destination d'un public jeune. Or, le tourisme de loisirs est le secteur qui connaît la plus forte croissance en Europe sans que Bruxelles ne puisse répondre à cette demande. En outre, les prix pratiqués par les hôtels à Bruxelles sont systématiquement plus élevés que la moyenne européenne pour chaque catégorie de chambre et à travers toute la gamme de l'offre, plaçant ainsi Bruxelles juste après Londres en termes de prix des chambres pour les hôtels 2 et 3 étoiles.





L'essentiel du tourisme à Bruxelles est donc le fait d'un tourisme d'affaires ou de congrès, et détient la seconde place en Europe. Ce secteur agit comme un puissant multiplicateur économique et génère de l'emploi direct pour 32.000 personnes. Il est indéniable qu'en ouvrant davantage Bruxelles à un tourisme de loisirs, les effets induits pourraient s'avérer plus intéressants encore.

10.2.2. Le patrimoine

Le patrimoine architectural bruxellois a largement souffert depuis les années '60 du phénomène de bruxellisation qui a détruit certains monuments phares bruxellois (comme la maison du peuple construite par Victor HORTA) et déstructuré la cohérence urbanistique et l'unité architecturale de la ville, essentiellement dans le Pentagone. Au cours des dernières années, le patrimoine architectural bruxellois a fait l'objet d'un important effort de sensibilisation émanant tant du secteur public que des associations (journées du patrimoine, visites thématiques, publications,...). Pour valoriser l'image de la ville, cette sensibilisation doit dépasser ou tirer parti de l'hétérogénéité urbanistique historique bruxelloise.

Comme l'enquête auprès du public belge et étranger le montre la découverte du patrimoine architectural bruxellois constitue, avec les musées, la principale activité (et atout) touristique à Bruxelles. Nonobstant, une partie du patrimoine remarquable bruxellois est trop peu, voire quasi pas valorisée. Ce patrimoine est constitué des cafés-concerts et cafés-théâtres qui, outre la valeur patrimoniale architecturale qu'ils peuvent receler, offrent une approche culturelle fort représentative de l'esprit bruxellois (la *zwanse bruxelloise*) recherchée par les touristes, et non négligée par les Bruxellois eux-mêmes. Une valorisation et une promotion coordonnée de ce fil rouge culturel à haut potentiel d'attractivité doivent être prises en compte.

Depuis 1996, de nombreuses actions ont été entreprises par les organes de promotion du tourisme en collaboration avec des associations de guides spécialisés en architecture, pour faire connaître le patrimoine : organisation de visites guidées pour les groupes comme pour les personnes individuelles (à pied, en autocar et en bateau sur le canal), installation de bornes d'information trilingues devant les principaux monuments de Bruxelles-Ville, diffusion de livres, brochures et plans auprès des visiteurs pour (re)découvrir Bruxelles suivant des thèmes, présentation des monuments sur le site Internet, etc.

Il est indéniable que la qualité du bâti, la cohérence des ensembles architecturaux et la diversité des styles rencontrés à Bruxelles sont des éléments qui contribuent à assurer son rayonnement. On se réjouira d'observer que les erreurs du passé sont peu à peu réparées dans le souci de rendre aux pièces majeures du patrimoine (Place des Martyrs, quartiers historiques du centre, Quartier Royal) au moins les apparences qu'elles n'auraient jamais dû perdre. Il est toutefois important de constater que le maillage de ces lieux chargés d'histoire et de valeur patrimoniale reste encore insuffisant, et qu'à cet égard les pouvoirs publics ne sont pas encore parvenus à recréer des itinéraires d'une longueur suffisante.

10.2.3. Les infrastructures culturelles et de spectacles

De nombreuses activités culturelles et artistiques se déroulent chaque jour

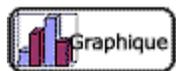
en région bruxelloise. En réalité, ces activités se déroulent en des lieux excentrés, de petites capacités à destination d'un public ciblé ou captif. Etant donné qu'en matière de promotion, la surenchère nuit au sens du message à diffuser, il faut veiller à disposer d'espaces d'information coordonnés. Il ne servirait à rien de permettre à tous les lieux culturels de disposer d'un espace d'information. De plus, en corollaire, hormis pour le secteur du cinéma dont le type social est plus fluctuant, le public se déplaçant dans les salles de spectacles n'est pas extensible et forme une masse qui se répartit entre toutes les offres avec un grand taux de variation d'un mois à l'autre de l'année. Néanmoins, de bonnes informations diffusées avec un support adéquat vers un public cible permet d'obtenir de bons résultats. Une coordination de l'information et sa diffusion sur des supports lisibles et bien distribués s'avèrent indispensables. En matière d'infrastructures à vocation culturelle, la région bruxelloise offre deux types de salles. D'une part, de nombreuses petites salles d'une capacité de 150 à 350 places (l'Ancienne Belgique, le théâtre de la place des Martyrs, théâtre Varia, KVS, de nombreux centres culturels locaux,...) et d'autre part, quelques grandes salles de spectacles d'une capacité de 800 à 1.500 places (TRM, PBA, Forest National,...) mais elles sont, soit liées à un genre de spectacle et en excluent les autres, soit offrent une capacité trop grande nécessitant un investissement et un risque financier trop important. La région bruxelloise devrait pouvoir bénéficier de plus de salles d'une capacité de 500 places permettant l'accueil de spectacles de genres différents. Cette capacité de salle permet un meilleur rendement en termes d'économies d'échelle entre l'investissement et les recettes potentielles. La possibilité de disposer de ce type de salle permettrait d'accueillir des spectacles étrangers de qualité, de maintenir à l'affiche des spectacles durant une période plus longue et de faire de Bruxelles un pôle d'attractivité culturelle. La durée (ex. événement à grand spectacle à Paris) permettrait de mettre en place une communication en faveur des pays limitrophes visant à promouvoir des séjours voyages à destination culturelle.

En termes d'infrastructures de loisirs et de sport, Bruxelles se " défend bien ", en particulier dans les communes de la deuxième couronne. De telle sorte que les habitants de la périphérie profitent également de l'offre bruxelloise.

Quant aux salles de cinéma du centre-ville, elles font l'objet d'opérations de rénovation (Vendôme, UGC-Toison d'Or). Les petites salles d'art et d'essai contribuent à diversifier la vie culturelle de la Capitale (Nova, Arenberg-galleries). Mais en dehors de ces petites salles et des complexes cinématographiques proposant deux approches du cinéma, la région bruxelloise manque également de salles de cinéma de capacité moyenne permettant des périodes de programmation plus longues mais également susceptibles d'accueillir au sein de leurs infrastructures des festivals de cinéma dont la particularité est de se tenir en un lieu durant une période donnée. À ce jour, aucun festival se déroulant à Bruxelles n'est satisfait du lieu qu'il occupe. Les salles sont de capacité trop réduite pour les soirées de prestige ou accueillant les films à grand public et de capacité trop grande pour les films issus des programmations thématiques ou destinées à un public plus restreint. L'éclatement des festivals en divers lieux à Bruxelles en dilue l'impact et en amoindrit le caractère événementiel.

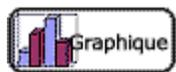
Sur un autre plan, il est inquiétant de constater que les musées bruxellois souffrent d'un sous-financement et singulièrement les grands musées fédéraux, même si à l'occasion de Bruxelles 2000 l'Etat fédéral a programmé divers investissements en vue de leur rénovation : investissements publics trop faibles (insuffisance de moyens de fonctionnement et de personnel), faibles droits d'entrée, quasi absence de mécénat, merchandising très limité⁷². Les musées ont donc des besoins

urgents dans divers domaines : infrastructure, personnel, promotion, etc.



Malgré les difficultés déjà citées, on peut observer une hausse de la fréquentation totale des musées bruxellois (1.700.000 visiteurs en 1985 à 2.300.000 en 1996). En fait, l'essentiel de cette hausse est due à une extension de l'offre (nouveaux musées).

Quant aux grands événements (i.e. expositions temporaires, marché de Noël, tapis de fleurs, ...), on constate qu'ils peuvent servir de " catalyseur " culturel. Ces événements accroissent la fréquentation des lieux culturels, attirent des touristes étrangers et génèrent des moyens financiers supplémentaires pour les lieux d'accueil.



Une ville comme Amsterdam, par exemple, s'appuie sur de véritables " locomotives culturelles ", ses principaux musées totalisant 4,4 millions de visiteurs par an, alors que les principaux musées bruxellois recueillent seulement 2 millions de visiteurs.

Victime d'un manque chronique de moyens destinés à la mise en valeur de ses principaux musées, la Région n'a pas pu développer un réseau d'attractions touristiques et culturelles. Sans doute la situation est-elle en passe de se modifier sensiblement, à la suite notamment des grandes rétrospectives et de plusieurs expositions à succès (" J'avais 20 ans en 45 "); et à la suite également de plusieurs investissements réalisés (le nouveau M.I.M. à l'Old England) ou en projet (le Centre du Visiteur sous les Galeries Saint-Hubert).

Les investissements du secteur public sont considérables pour développer une offre de spectacles diversifiée telle que les productions de la Monnaie et de la société philharmonique, le concours Reine Elisabeth, les nombreux spectacles de théâtre et de danse, ou encore, les sons et lumière et les feux d'artifice.

10.2.4 Les infrastructures culturelles de proximité

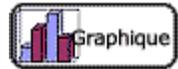
En termes de répartition géographique, c'est le centre de la région (en particulier le Pentagone et Ixelles) qui accueille l'essentiel des infrastructures culturelles de proximité (attractions, salles de spectacle). Cependant, toutes les communes bruxelloises disposent d'un enseignement artistique communal diversifié (académies). Néanmoins, les associations qui désirent organiser des activités, intéressant le quartier, voire essentiellement le territoire communal, et qui n'ont pas accès aux lieux dits " culturels " ou " institutionnels ", ne disposent pas d'alternatives. Ce constat est à mettre en regard avec le fait que les communes à forte densité de population, caractérisées par la diversité de cultures et d'origines, ne disposent pas de ce type de lieux. La participation citoyenne des habitants d'une commune passe également par la possibilité de disposer de lieux de petites capacités où pourront se dérouler des activités de type interculturel, intergénérationnel et à vocation artistique, voire tout simplement des lieux permettant à tous de devenir " acteurs " à part entière de leur cité.

Dès lors, malgré un soutien financier public de ces nombreuses activités et du secteur associatif, très dense, le manque de petites infrastructures de

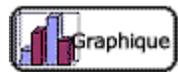
proximité est réel. Un partenariat entre les Commissions communautaires et les communes qui disposent de biens peu utilisés, voire non utilisés, qui bénéficieraient d'une aide à la rénovation, devrait pouvoir apporter une réponse à cette problématique et permettre une plus grande adhésion de la population à la vie associative.

10.3. Renforcer le commerce d'hypercentre

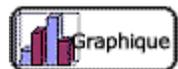
Bien que le commerce bruxellois ait décliné au cours des années '90⁷³, la Région de Bruxelles-Capitale possède toujours la plus grande zone d'attraction commerciale du pays⁷⁴. Au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, c'est le Pentagone et les noyaux limitrophes qui drainent une grande partie de la population attirée dans cette zone⁷⁵.



Si le commerce en Région de Bruxelles-Capitale connaît de profondes mutations (i.e. certains noyaux commerciaux anciens sont en perte de vitesse tandis que d'autres émergent), les commerces de l'hypercentre, après avoir connu une période de stabilité, semblent avoir amorcé une croissance entre 1998 et 1999, soutenue, par exemple, par la rénovation de l'espace public (i.e. la récente rénovation de la rue Neuve).



Rappelons que le commerce de détail occupe, en Région de Bruxelles-Capitale, 50 % de personnel peu qualifié (diplôme de l'enseignement secondaire inférieur ou moins), dont 63 % résident en Région de Bruxelles-Capitale. La vitalité du commerce de détail est donc essentielle pour l'emploi de main-d'œuvre bruxelloise peu qualifiée. Pour maintenir et développer l'attractivité du commerce au sein de la région, la qualité des espaces publics, le stationnement et l'accessibilité doivent être améliorés. Il convient également de renforcer la plurifonctionnalité de l'hypercentre, comme d'autres villes l'ont déjà fait (i.e. Anvers - voir figure ci-dessous), par la mise en place d'éléments favorisant la flânerie et la " promenade-shopping ". À défaut, la concurrence de la périphérie de la Région de Bruxelles-Capitale, qui a l'avantage de ne pas présenter autant de difficultés d'accessibilité aux commerces, risque de s'accroître encore.

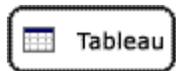
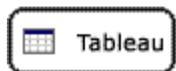


10.4. Projets phares intégrés, facteurs de développement durable

Une caractéristique de la Région de Bruxelles-Capitale réside dans la difficulté de mobiliser ses forces vives autour de projets, facteurs de développement.

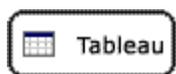
L'analyse de quelques exemples étrangers montre que ces projets mobilisateurs, bien que reposant sur des dynamiques et des échelles diverses de renouveau urbain, ont en commun la valorisation de l'image de la ville, la mise en place d'un partenariat public-privé et un effet d'entraînement sur le renouveau urbain.

Les facteurs de réussite de ces projets trouvent difficilement leur application à Bruxelles, à cause de la multiplicité des niveaux de pouvoir, de la difficulté à mobiliser les moyens au travers d'une programmation budgétaire adéquate, de la mise en œuvre encore trop peu fréquente de partenariats public-privé efficaces et de la faiblesse du mécénat notamment culturel.



Bruxelles 2000 a permis de dynamiser la mise en œuvre d'un certain nombre d'initiatives en matière de rénovation d'espaces publics et d'infrastructures culturelles pour un montant estimé à plus de 198.314.819,81 € (soit 8 milliards de francs belges). Les grands événements (journées d'ouverture, Zinneke Parade, exposition de tapisseries de la Couronne d'Espagne, Bal moderne, Grand carrousel du Sablon, Estivales théâtrales,...) ont attiré plus de 600.000 spectateurs. L'ensemble des trois cents projets du programme de Bruxelles 2000 a été fréquenté par plus d'un million de personnes. Le succès de la Zinneke Parade et les déclarations politiques qui l'ont suivie (soutien d'une reprise bisannuelle de l'événement) pourraient être un indicateur de la renaissance de l'identité bruxelloise.

Les exemples positifs de projets phares menés à l'étranger montrent qu'ils ont en commun de fédérer des initiatives sectorielles diverses. Cette intégration fait souvent défaut à Bruxelles.



Le constat d'une difficulté à mobiliser les forces vives de la Région autour de projets phares doit conduire, pour l'avenir, à envisager la mise en œuvre de projets intégrés durables (socialement, écologiquement et économiquement) qui suscitent une adhésion des habitants, des opérateurs économiques autant que des visiteurs et contribuent à améliorer l'image de Bruxelles par un effort adéquat de mise en valeur.

⁶⁹ Voir à ce propos l'étude (en cours) réalisée par OGM à la demande du TIB sur les " principales recommandations émises par le premier Livre blanc versus actions mises en place par les acteurs du secteur depuis 1994 ".

⁷⁰ Notons que, depuis 1996, le TIB travaille en collaboration avec l'OPT et le TVL.

⁷¹ Ce plan s'appuie sur 6 piliers touristiques : le surréalisme, la ville d'art, l'art de vivre bruxellois (incluant la gastronomie), la royauté, la capitale européenne et, depuis 2000, Bruxelles, ville verte.

⁷² BCG Rapport final. Vol II, page 76.

⁷³ Il semble qu'une certaine reprise ait lieu depuis 1998, liée au retour de la croissance. Cette reprise est cependant trop récente pour qu'on puisse conclure à une tendance durable.

⁷⁴ 1.500.000 personnes contre, par exemple, 850.000 à Anvers. Grimmeau 1998.

⁷⁵ 72 % selon Grimmeau. 1998.



Conclusion : une région à la croisée des chemins

1. Une Région fragile

1.1. De la suburbanisation classique ...

Le déclin bruxellois des années '70 et '80 s'inscrit dans le cadre "classique" de la suburbanisation, qui fait elle même suite à la forte croissance économique des années '60 et à un accès de plus en plus large à l'idéal banlieusard combinant maison unifamiliale, jardin et voiture.

Ce schéma fut aggravé, à Bruxelles, par un phénomène de destruction du tissu urbain traditionnel au profit d'une certaine vision de la modernité n'accordant que peu de valeur à l'ancien et aux habitants: construction d'infrastructures routières et de tours de bureaux en plein centre, percée du métro, développement de barres d'habitations, etc.

Elle s'accompagne d'une spéculation immobilière importante, d'un traitement exclusivement fonctionnel de l'espace public au détriment de l'esthétique. Elle renforce le phénomène structurel de suburbanisation. Elle reflète, enfin, un conflit entre les fonctions économiques et de capitale, d'une part, et la fonction résidentielle, d'autre part.

La vision d'une ville marquée par un développement économique peu organisé et par les ambitions européennes de l'Etat belge qui se dégage au début des années '80 a fait place au développement progressif d'une politique de "réparation de la ville", de protection de l'habitat et de la diversité économique, de rénovation de l'habitat et, depuis la création de la Région, une politique de requalification de l'espace public.

1.2. A la volonté de « réparer » la ville

Si l'on se base exclusivement sur l'évolution de la population résidante, l'exode urbain a pris fin à Bruxelles au milieu des années '90. La capacité contributive relative des Bruxellois ne cesse toutefois de décroître par rapport à celle des habitants des autres régions, même si le phénomène d'appauvrissement s'observe dans les grands centres urbains, avec des variations sensibles. Des poches de pauvreté continuent en particulier à se développer dans certains quartiers. Bruxelles accuse également un retard par rapport à d'autres villes européennes et à certaines villes flamandes en termes de croissance économique, de qualité de l'espace urbain, de retour des actifs en ville, de capacité à générer des grands projets, ...

La politique de rénovation urbaine mise en place ces 10 dernières années a permis une amélioration de la situation dans la première couronne de Bruxelles. Pour autant, de nombreux achats spéculatifs sont restés à l'état de chancres, tandis que le développement des quartiers Nord et Midi se poursuit à un rythme trop lent. Enfin, la première ceinture Ouest, qui n'a été que peu influencée par les grandes transformations de la ville des années '70 et '80, ne parvient pas à se remettre du déclin industriel et

souffre d'un manque général d'attractivité, tant économique que résidentielle.

Si les conditions de logement des Bruxellois se sont globalement améliorées depuis 10 ans de sérieux problèmes d'accessibilité à un logement décent et abordable subsistent. Ces problèmes concernent tant le parc public que privé et sont particulièrement aigus dans les quartiers fragilisés.

Le potentiel de croissance économique de la région se déplace vers la périphérie, suivant avec quelques années de retard une partie des habitants plus aisés et originaires des dix-neuf communes. Ce phénomène participe d'un appauvrissement plus important que dans d'autres centres urbains. Le revenu moyen bruxellois est maintenant inférieur à celui des deux autres régions et une partie croissante de la population se trouve en situation précaire. A l'échelle des communes, l'ampleur des disparités est éloquent, même si on constate une relative stabilisation de cette dualité. A l'échelle des quartiers, une concentration de la précarité s'observe particulièrement aux abords du canal, dans certaines parties du Pentagone et dans les quartiers qui entourent les deux gares principales.

Le taux de chômage bruxellois, en diminution depuis 1998, dépasse encore largement la moyenne du pays, reflétant une forte inadéquation entre l'offre et la demande de travail. Une discrimination à l'embauche à l'encontre des personnes d'origine extra-européenne renforce un phénomène de chômage massif de ces populations, souvent très faiblement qualifiées. En dépit de son statut régional, Bruxelles est une ville qui souffre donc de cette caractéristique qui affecte les taux de chômage de la plupart des grands centres urbains européens.

L'on assiste à une spécialisation sans doute excessive de l'économie bruxelloise dans le secteur administratif public et privé (banques et assurances), alors que les innovantes se développent pour l'instant plus généralement en seconde couronne et en périphérie. Quant à l'industrie traditionnelle, elle voit son déclin structurel se poursuivre, de sorte qu'elle ne représente plus que 10 % de l'emploi des moins qualifiés bruxellois. Plusieurs phénomènes se sont conjugués, qui expliquent ce déclin, comme la rareté et donc la cherté des terrains disponibles, le rejet qui s'exprime à l'égard d'activités susceptibles de générer des nuisances mais encore la perte de compétitivité ou des opérations de rationalisation en termes de sites et de ressources humaines (par l'outsourcing, de nombreux emplois perdus dans l'industrie ont été "récupérés" dans les services aux entreprises). Cependant, des activités "de pointe" se sont développées, principalement autour du secteur des nouvelles technologies de l'information et de la communication mais également autour de pôles à fort potentiel de croissance comme l'agro-alimentaire, les équipements de santé, etc.

L'industrie à Bruxelles présente donc un profil contrasté, qui incite à l'envisager en dehors d'une vision traditionnelle, et à développer des stratégies ciblées par secteurs porteurs de croissance et d'emplois.

1.3. Des tendances lourdes à combattre

Divers secteurs économiques dépendant fortement de la demande locale, comme le commerce de détail, souffrent de la stagnation du revenu des habitants et de l'augmentation de l'offre en périphérie (shoppingcenters, ...). Il convient d'éviter qu'après avoir assisté à un départ des habitants aisés vers la banlieue, on observe maintenant un déplacement des services de proximité liés au revenu de ces habitants. Certaines entreprises en viennent même à motiver leur départ en périphérie par la présence d'une main-d'oeuvre plus abondante.

A défaut d'y porter l'attention requise, l'on peut craindre un phénomène de développement urbain à l'américaine. Le centre de Bruxelles serait alors voué à n'accueillir que les grands ensembles administratifs et une population fragilisée, tandis que la périphérie accueillerait les entreprises les plus dynamiques et une population aisée et active.

Toutefois, des exemples en Belgique et à l'étranger démontrent que les villes peuvent préserver leur mixité sociale et leur mixité de fonctions à condition d'offrir, notamment par une planification adéquate, un cadre urbain de qualité, en rénovant les quartiers historiques, et en valorisant la diversité.



Conclusion : une région à la croisée des chemins

2. Un potentiel important pour une capitale internationale à taille humaine

2.1. L'amorce d'un retour en ville

Au-delà de sa fragilité, la région de Bruxelles-Capitale bénéficie d'atouts non négligeables et d'un potentiel remarquable.

La région ne perd plus d'habitants depuis le milieu des années '90. Ce résultat reflète une amélioration sensible de l'état de la ville. Même si des efforts doivent encore être fournis pour hisser Bruxelles au niveau des autres capitales et grandes villes européennes en termes de qualité de l'environnement urbain, la tendance est actuellement favorable et perçue comme telle par les habitants.

La rénovation du Pentagone et de ses environs engendre un regain d'intérêt pour les quartiers centraux. Cette tendance est de plus en plus perceptible sur le terrain. Elle s'accompagne d'un retour des investisseurs privés dans le segment du résidentiel de première couronne. Le phénomène est sans doute encore trop récent pour influencer nettement les statistiques de revenus, mais l'amorce d'un phénomène de retour en ville semble bien réelle. Le potentiel en la matière est intéressant, et peut s'appuyer sur un large stock d'immeubles de caractère. L'objectif de mixité sociale sera donc rencontré si ces tendances se poursuivent, à la condition toutefois que cela s'opère sans pression sur les habitants actuels des quartiers centraux, dont la difficulté à se loger correctement est une caractéristique fréquente.

La seconde couronne verte continue à bénéficier d'une forte attractivité, liée à un environnement et un bâti de qualité. Elle offre globalement un confort comparable à la banlieue, avec une plus grande proximité du centre ville, une plus grande mixité des fonctions et l'existence en son sein de quartiers regroupant les principales fonctions urbaines.

2.2. L'incontournable réalité interculturelle et internationale

La diversité des communautés locales et l'évolution historique de Bruxelles en font une ville interculturelle de premier plan. L'apport des diverses cultures qui coexistent constitue une opportunité incomparable pour son développement.

En outre, en tant que Capitale de l'Europe, Bruxelles bénéficie d'un statut et d'une image internationale forts, qu'il convient de valoriser. Le solde migratoire avec l'étranger est positif et en croissance. La présence de l'Union européenne et d'autres institutions internationales contribue aux relativement bonnes performances du commerce d'hyper-centre et de l'Horeca. Cette atmosphère interculturelle fait de Bruxelles une des villes les plus cosmopolites du monde.

Cette diversité interculturelle bruxelloise constitue l'un de nos meilleurs atouts. Elle s'impose tant au niveau de l'offre culturelle et commerciale, qu'au niveau des styles architecturaux et de la variété des quartiers. Admirablement située entre les mondes latin et germanique, Bruxelles a de tous temps été une ville ouverte, tournée vers l'extérieur. Dans un monde en pleine mutation, ce caractère interculturel et international, qui dépasse largement la réalité institutionnelle de Capitale de l'Europe, est au coeur de notre potentiel. Il est donc essentiel que cette dimension soit intégrée dans tous les aspects du projet de ville.

2.3. Le potentiel économique

Bruxelles est un pôle économique majeur, au coeur d'une métropole particulièrement dynamique. Deuxième ville d'accueil de congrès internationaux, quatrième parc immobilier de bureaux en Europe, concentrant 15 % du PIB national sur son territoire et drainant 1 emploi sur 6 en Belgique, cinquième au hit-parade des entrepreneurs européens, plate-forme logistique et de transports de première importance, elle représente un poids économique supérieur à la plupart des villes de taille comparable.

Un potentiel important existe pour attirer des industries porteuses et de nouvelles activités au sein de la Région. Ce potentiel devra être exploité de manière pro-active, en prévoyant un aménagement susceptible d'intégrer ces entreprises dans le tissu urbain et en améliorant la desserte en transports en commun des zones concernées.

Les quartiers d'affaires centraux offrent des disponibilités en bureaux suffisantes à un très bon rapport qualité/prix. Cela devrait nous permettre de faire face aux demandes d'extension des institutions européennes, mais aussi d'attirer de nouveaux sièges d'entreprises multinationales. Le taux de création d'entreprises est plus élevé à Bruxelles (6 %) qu'au niveau national (4 %). Même si ce bon résultat est partiellement compensé par un nombre plus élevé de faillites, il démontre une certaine vitalité du tissu économique.

Le secteur des technologies de l'information et de la communication (TIC) reste bien implanté en région bruxelloise, malgré la forte concurrence de la périphérie. Il atteint une taille critique suffisante pour qu'une logique de filières (" cluster ") se développe autour d'un réseau dense de fournisseurs, de clients et d'universités.

Bruxelles bénéficie donc d'atouts non négligeables liés à son histoire et à son rôle de capitale nationale et internationale, ainsi qu'à ses fonctions métropolitaines bien assurées.

La Région est aujourd'hui à la croisée des chemins. Des tendances sensibles en matière de revenus et de dynamique économique la fragilisent. Ses atouts restent néanmoins importants et de nombreux signes avant-coureurs laissent augurer d'un avenir prometteur. La ville va mieux mais l'héritage du passé pèse lourdement sur la dynamique urbaine. L'effort de réhabilitation de la ville doit être poursuivi et accéléré, dans un double mouvement portant à la fois sur l'amélioration des conditions de vie et d'épanouissement des habitants, et sur une attractivité retrouvée, favorisant ensemble la pérennité du projet de ville.