

Le développement métropolitain de la Région Bruxelles-Capitale

Cette note a été rédigée par la cellule prospective « Prospect », sous la direction du Pr. Eric Corijn, et adoptée par la Commission Régionale de Développement (CRD), le 19 novembre 2020



Table des matières

1. La planification de la Région Bruxelles-Capitale dans son écosystème.....	3
2. Le temps des métropoles.....	5
3. Bruxelles à la recherche de son écosystème urbain.....	15
4. Quelques scénarios	25
5. Que faire ?.....	28

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
crd-goc@perspective.brussels [ici](#)
www.crd-goc.brussels [ici](#)

1. La planification de la Région Bruxelles-Capitale dans son écosystème

Le cadre général du développement urbain à Bruxelles est défini dans le Plan Régional de Développement Durable, le PRDD¹. C'est un projet de ville à l'échelle régionale qui, en principe, guide toute politique, tant du gouvernement de la région, des commissions que des communes. Le premier Plan Régional de Développement (PRD) a été adopté en 1995. Il avait pour finalité de combattre l'exode urbain et la déstructuration de la ville et de répondre à de multiples interrogations : la place des bureaux et du logement, la revitalisation des noyaux commerciaux, etc. Le PRD a été actualisé en 2002. Le PRD de 2002 a introduit la notion des Zones-leviers, à mettre en œuvre par l'intermédiaire des schémas directeurs et définissait 12 priorités pour le développement de la Région bruxelloise. En 2009, la Région bruxelloise recense de nouveaux défis : l'essor démographique, la formation et l'emploi, l'environnement et le développement durable, l'internationalisation et la dualisation de la ville. Le Gouvernement décide de réviser totalement le PRD en 2009 et a souhaité que le développement urbain se conçoive en tenant compte, conjointement, des trois piliers du développement durable : le social, l'économique et l'environnement. Un second D, pour « Durable », a donc été ajouté à la dénomination du Plan Régional de Développement. Le projet de Plan Régional de Développement Durable, approuvé le 17 octobre 2016 a été soumis à enquête publique du 13 janvier au 13 mars 2017. Le Gouvernement a, par ailleurs, demandé l'avis des Instances régionales et largement communiqué sur ce texte (forums, site internet dédié). Le projet a fait l'objet de 5945 observations de citoyen.ne.s et des associations. Sur base de ces propositions et réactions, la Commission Régionale de Développement (CRD) a analysé et apporté ses expertises en vue de l'adoption finale d'un texte remanié et complété. Il a été publié le 5 novembre 2018.² Le texte final comporte donc une analyse de base sur la structure de l'écosystème urbain. Pour la première fois, cette analyse ne se limite pas aux frontières administratives de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC). Elle se base sur une lecture objective du territoire, de l'écosystème bruxellois, de la géographie sociale, des structures de mobilité, etc. Tous débordent l'organisation institutionnelle. Du point de vue des dynamiques urbaines, économiques, sociales et environnementales, la question d'une lecture métropolitaine s'impose. Prévue dans la sixième réforme de l'Etat, une "Communauté Urbaine" devrait en rendre compte. Mais cette décision n'a jamais été

¹ Voir: https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/prdd_2018_fr.pdf

² Voir: <https://perspective.brussels/fr/plans-reglements/plans-strategiques/plan-regional-de-developpement-prd>

exécutée. Néanmoins, ce territoire existe et fonctionne sans que les différents niveaux de gouvernance – régions, communautés, communes – en rendent compte. La CRD, préparant des avis pour le gouvernement et le parlement de la Région Bruxelloise, ne peut ignorer cette échelle, surtout lorsqu'il s'agit de grands projets, de fonctions affectant la périphérie et des grandes questions sur les évolutions à moyen et long terme. C'est pourquoi, sur base d'une note de sa cellule prospective « Prospect », la CRD a ouvert une réflexion sur les politiques métropolitaines du ressort de la RBC.

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
crd-goc@perspective.brussels [ici](#)
www.crd-goc.brussels [ici](#)

2. Le temps des métropoles³

Cette notion recouvre la dynamique de concentration des populations, d'activités ou de valeurs dans des grands ensembles territoriaux, les grandes villes pour l'essentiel. Les facteurs sont divers: économies d'échelle et d'agglomération, avantages comparatifs, accessibilité multiple aux réseaux réels ou immatériels, etc. Cette concentration se fait au détriment des villes de plus petites tailles et placées sous l'influence des métropoles, qui conduit au renforcement de la hiérarchie urbaine. En résumé, on peut prétendre que cette métropolisation représente le pendant spatial de la globalisation. La lecture du paysage des seules institutions publiques amène souvent à estomper le fait que les enjeux se déclinent à l'échelle des régions urbaines, ou plus exactement des aires urbanisées ou asservies à la même logique du système dominant. L'auteur observe que « les métropoles qui gagnent » sont précisément celles qui coopèrent étroitement avec leur hinterland ou avec des territoires plus étendus, parfois même avec d'autres métropoles situées à proximité. Et non pas les métropoles qui cherchent à s'accaparer les avantages et les ressources de leurs territoires périphériques.

Il est donc impossible de penser les villes sans leur « hinterland ». Dans la géographie sociale et économique cette relation a été pensée comme un rapport entre distances et services. La concentration de services en ville avait son rayonnement tant que la périphérie ne trouvait pas ces services plus près (donc dans un autre centre urbain)⁴. En est dérivée la notion de « zone urbaine fonctionnelle »⁵ qui inclut la périphérie avec une interaction intensive avec le centre urbain en termes de navettes pour le travail, l'éducation ou la consommation. Bien entendu, cette zone urbaine se définit territorialement autant par les infrastructures de mobilité et d'accessibilité que des pratiques sociales. Une telle zone urbaine élargie peut devenir une métropole quand elle comporte d'autres noyaux densément peuplés et interdépendants du centre. Ces métropoles peuvent devenir des con-urbanisations assez importantes comportant différentes villes d'une certaine importance. Avec l'urbanisation croissante d'une part et la mondialisation de l'économie de l'autre, le marché continental ou mondial a de plus en plus pris la forme de réseaux urbains. Ainsi, le marché unique Européen n'est pas un territoire

³ Voir: Vermeylen, P. (2014): *Le temps de la métropole, agile, créative, solidaire, durable. Parcours Europe*, Paris : Éditions L'Harmattan

⁴ Voir Cristaller, W. (1933). *Die zentralen Orte in Süddeutschland*. Jena: Gustav Fischer. Central Place theory: https://en.wikipedia.org/wiki/Walter_Christaller

⁵ https://fr.wikipedia.org/wiki/Zone_urbaine_élargie

homogène et égal, mais est porté par un centre qui comporte deux tiers de la population et trois quarts de la production (la « Banane Bleue » allant du sud de l'Angleterre, par les Pays-Bas et la Belgique, la Ruhr et la Bavière jusqu'au nord de l'Italie) et deux périphéries Méditerranéenne et l'Europe de l'Est. Ce territoire très inégal est, par ailleurs, structuré par différents réseaux de villes. Ainsi, l'étendue d'une ville doit être considérée sous différents angles : la ville centrale et sa gouvernance politique et administrative, l'agglomération du bâti transcendant, la banlieue et la périphérie, la zone urbaine fonctionnelle et puis la métropole et le réseautage urbain⁶.

2.1. Que retenir des systèmes de coopération à l'échelle des régions métropolisées en Europe ?

Depuis environ trois décennies, diverses dynamiques traversent le paysage institutionnel et organisationnel dans différents pays européens. Différents systèmes sont inaugurés (il arrive que certains d'entre eux sont actifs simultanément). Quatre catégories apparaissent : la déconcentration, la coopération, la reconfiguration, le partage d'expériences et de capacité d'influence.

- La déconcentration : Le tableau donne une idée du poids des moyens publics entre les mains, respectivement de l'Etat, et les autres instances territoriales par pays⁷. Ainsi, dans les 4 pays cités, une dynamique se renforce pour octroyer davantage de moyens aux collectivités

Des régimes dans lesquels les collectivités disposent autour de 10% des moyens publics....			
Grande-Bretagne	Thatcher	New Localism	Référendum Ecosse, Commission Heseltine, Core Cities
Pays-Bas	Polders model	WGR-plus 2006 Réforme 2012	8 régions métropolitaines Fusion des Provinces
Pays nordiques	Décentralisation des Etats	Coopérations entre entités	Oresund, coopération Baltique, Green String Corridor, etc.
Espagne	Pacte local 1996	Autonomie évolutive	Référendum Catalogne Auto-organisation Pays Basque
... et des régimes davantage fédéralistes			
Italie	Loi Bassinini 1997	Mise en œuvre : Legge 55 avril 2014	9 Citta Metropoli Délégations des régions vers les métropoles
Allemagne	Etat fédéral historique	Montée des Regierungsbezirk urbains + de 50% des moyens	11 régions métropolitaines
Belgique	Etat fédéral plus récent	Montée des régions + de 50% des moyens	Trois Régions dont Bruxelles et sa Communauté métropolitaine

⁶ Chen,X.; Orum,A. & Paulsen, K. (2013): Introduction to cities. How place and space shape human experience, Malden-Oxford, Wiley-Blackwell. Voir aussi: Corijn, E. (2019): Une ville n'est pas un pays, Bruxelles, Samsa

⁷ Extrait de « Big bang territorial », ouvrage collectif sous la direction d'André Torre et Sébastien Bourdin, tableau in Contribution P. Vermeulen. Ed. Armand Colin 2016

(On passe d'une moyenne de 10 à 15 à 20%), sans atteindre, pour autant, les pays à forts composants décentralisés (Italie environ 30%, Allemagne 50%, Belgique 55%). Au total, une même dynamique s'observe dans les différents pays examinés: une déconcentration s'opère depuis les institutions étatiques vers les instances déconcentrées ; leurs moyens budgétaires ont tendance à augmenter⁸.

Les Etats-nations sont aujourd'hui en partie contestés : par le haut, car la mondialisation fait que la gouvernance ne peut s'exercer valablement qu'à l'échelle internationale, par les instances européennes en substance (avec les succès et les échecs que l'on connaît). Par le bas, car les crises (sociales, écologiques, etc.) trouvent de fait des réponses efficaces à l'échelle locale. Cette dynamique conduit un peu partout au renforcement du rôle des institutions dites « N-1 » (dans l'échelle, sous l'Etat-nation), dont la Belgique est, en quelque sorte, la championne européenne ; dans d'autres pays, le nationalisme autoritaire refait surface, autre expression d'attentes déçues.

- La coopération entre échelons territoriaux : Différents exemples de telles coopérations permettent de saisir les champs d'action, les enjeux recherchés, les modalités principales. Sans être exhaustif, relevons ici :

Coopération métropolitaine entre villes partenaires .			
Nantes- Rennes	Recherche-innovation ; maîtrise foncière ; équipements ; culture	Com d'agglo, CCI, Universités, salles de spectacle ou exposition	Depuis 2009 environ, toujours active
Glasgow- Edimbourg	Développement économique ; infrastructures et mobilité, marketing	Chambres de commerce et industrie ; municipalité	Depuis 2000 jusque 2015 environ ; stop sous la pression de l'Ecosse
Strasbourg- Ortenau	Promotion socioéconomique,	GECT dont villes, départements, Kreize, Land/région	Depuis 2000 environ, coopération transfrontalière tjrs en cours

⁸ Rappelons que la concentration des pouvoirs et des moyens remonte dans nos régions à la fin du Moyen-Age, enlevant des compétences aux villes et aux aires de domination religieuse ou nobiliaire pour faire émerger les Etats-nations.

	infrastructures et mobilité, culture,		
Green String corridor	Economie, logistique maritime, recherche innovation	Copenhague – Hambourg, et territoires intermédiaires.	Coopération transfrontalière évolue vers une communauté d'action visant l'excellence logistique

Les « instruments » pour agir sont, le plus souvent, des intercommunalités et des organismes semi-publics (université, CCI, etc.) ; parfois elles disposent d'instruments Adhoc tel le Groupement européen de coopération territoriale - GECT.

- La reconfiguration d'aires d'action : De nouveaux échelons d'action se mettent en place, selon des modalités diverses et parfois évolutives. La principale figure est l'aire métropolitaine, dont voici quelques exemples :

Région métropolitaine

Munich rayon 80km	Economie, mobilité, recherche, nature	Munich, Augsburg, Ingolstadt, etc. > 5 millions	12 aires existent, dont à Hambourg, Frankfort, etc.
Rotterdam- La Haye- Utrecht	Economie, mobilité, recherche, nature. OK formel en 2014.	+ petites villes et territoires aux alentours.	6 existent, dont Amsterdam, Eindhoven, etc.
Merseyside Liverpool	Economie, industrie, commerce, emploi, recherche et formation	Aire autour de Liverpool le long du fleuve	6 Metropolitan Counties en UK, dont Greater Manchester, West Midlands – Birmingham

Dans ce même sens, mais souvent pour des entités plus petites, la France a développé depuis plus de 10 ans, un modèle de coopération, souvent assez opportunistes, généralement sous la forme de syndicats mixtes. Voici quelques exemples.

- Alliances d'opportunité.

Pôle métropolitain européen du Sillon Lorrain : Thionville, Metz, Nancy et Epinal collaborent pour le Tourisme, circuits alimentaires, équipements.

Pôle métropolitain Nantes-Saint- Nazaire : les communautés d'agglomération Nantes et Saint-Nazaire, et trois Communautés de communes collaborent pour le Développement territorial (Inter-SCOT), mobilité, culture.

Une trentaine de pôles existent à ce jour.

- Le partage d'expériences et de capacité d'influence : Chaque pays dispose de son (ses) organisme(s) de type syndical. La vocation est de défendre les intérêts des collectivités souvent face à l'Etat national, ainsi qu'à échanger des expériences ou des pratiques (ex. les cahiers de charges). Quelques exemples :

Grande Bretagne : Core Cities

Allemagne : Deutsche Metropolregionen

France : plateforme des entités locales (villes, intercommunalités, régions, etc.)

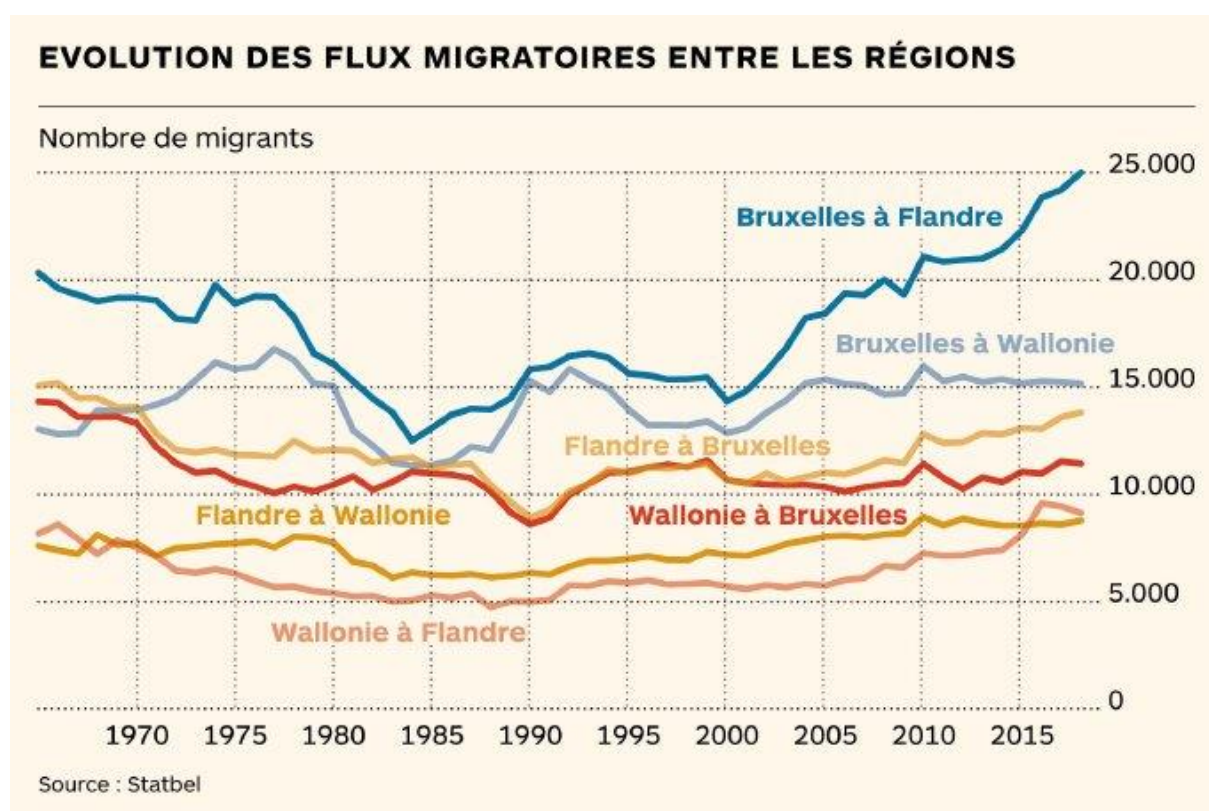
2.2. L'intérêt stratégique de la question métropolitaine

Si l'échelle métropolitaine est nécessaire pour développer un aménagement urbain cohérent et efficace, il ne faut pas négliger le fait que les relations, au sein de la métropole, entre le centre et la périphérie sont marquées à la fois par des complémentarités heureuses et nécessaires mais aussi par des concurrences qui peuvent être intenses.

En particulier, le système de financement des Régions rend Bruxelles très dépendante des ressources fiscales liées aux revenus des ménages résidents (IPP) : de façon caricaturale, on pourrait même dire que Bruxelles pourrait mieux vivre de « l'économie présentielle »⁹ car les entreprises ne rapportent quasi rien et coûtent à la collectivité (congestion, bruit, pollutions,..). Evidemment, le maintien d'activités et d'emplois à Bruxelles est indispensable pour beaucoup d'autres raisons (poids politique, diversification des emplois...) mais la question des migrations résidentielles reste préoccupante : depuis

⁹ Voir Laurent Davezies : La crise et nos territoires : premiers impacts Octobre 2010 ADCF. Il classe les villes et régions en 4 catégories en fonction des ressources mobilisables : Les territoires à dominante « productive », Les territoires à dominante « publique », Les territoires à dominante « sociale », Les territoires à dominante « résidentielle »

les années 60, le solde migratoire Bxl/ 2 autres Régions est négatif (- 15.722 en 2019) avec une reprise marquante depuis les années 2000. Beaucoup d'études¹⁰ ont montré des facteurs plus favorables comme le départ des familles avec enfants vers 35 ans plutôt que 25 ans, un nouvel intérêt pour la ville pour les jeunes « bobos » etc.. mais aussi défavorables comme le coût d'accès au logement (et le départ aussi des familles modestes¹¹), la qualité environnementale insuffisante en ville (pollution de l'air, bruit etc..) et depuis le covid et le télétravail, la nouvelle attractivité pour les maisons avec jardin (flambée de la demande en Brabants d'après les agences immobilières). La bataille pour la fixation de la classe moyenne est d'autant plus rude.



¹⁰ Voir Brussels studies

¹¹ Alice Romainville Brussels studies

Une étude¹² ICEDD KUL VUB avait fait un état des lieux de l'espace métropolitain Bruxellois en 2010 (à actualiser) : elle montrait que les réserves planologiques des 2 Brabants (plans de secteur Hall Vilvorde et Nivelles) étaient évidemment sans commune mesure avec Bruxelles¹³ : 8.200 ha pour l'habitat (voir le devenir des zones d'extension de l'habitat du Plan de secteur) en Brabant wallon et 6.400 en Brabant flamand.

Pour les entreprises, depuis les années 60/70, Bruxelles a connu une désindustrialisation continue : fermeture des anciennes fonderies, des brasseries puis de Côte d'Or ou des cafés Jacques. Lors du premier PRD (projet 1993), la volonté était de maintenir l'emploi manufacturier à son niveau, sachant qu'il avait perdu, en 20 ans, plus de la moitié des emplois (de 120.000 à 60.000). Cet objectif n'a pas été atteint puisque dès l'an 2000, il ne restait plus que 15.000 emplois manufacturiers. Les raisons sont connues : changement du mode de production à flux continu, besoins de grandes surfaces de terrain pour une production en ligne et accès facile du charroi (matières premières et marchandises finies). Le problème n'est pas la délocalisation dans la zone métropolitaine (une localisation à Drogenbos ou Vilvorde est équivalente à Bruxelles), mais bien l'accès à l'emploi pour des Bruxellois (notamment peu qualifiés). (A noter que cette question concerne aussi des entreprises bruxelloises : pendant longtemps, VW Forest devenu Audi employait moins de 5% de Bruxellois, recrutant essentiellement en Brabant flamand avec un système de ramassage organisé).

Les réserves planologiques sont aussi importantes pour des zonings d'activités : 1.500 ha en Brabant wallon et 1.200 en Brabant flamand.

Les entreprises de service ont plus besoin d'une localisation dans la capitale (banques, assurances, services aux entreprises, pub, ...). La périphérie en région flamande a tenté d'attirer les entreprises High

¹² ICED KUL : disponible sur le site de URBAN <https://urbanisme.irisnet.be/lesreglesdujeu/les-plans-strategiques/le-plan-regional-de-developpement-prd/elaboration-d2019un-etat-des-lieux-de-l2019espace-metropolitain-bruxellois-2010>

¹³

Disponibilité	Zone habitat (Wal)	Zone habitat (Fl) *	Extension Habitat (Wal)	Extension Habitat (Fl)	Zone d'activité (Wal)	Zone d'activité (Fl)
ha	6098.9	3867.2	2175.1	2529.8	1528.7	1207.2
%	27.2	12.5	76.7	43.9	40.6	14.72

*Données partielles limitées à 50 des 84 communes flamandes

Tech mais la bulle Internet (2 000) a eu raison des business parks entre Bruxelles et Zaventem (depuis 20 ans, plus de 30% de vacance). L'aéroport reste attractif mais de façon limitée, notamment pour les grosses boîtes de consultance).

Par contre, en Brabant wallon se sont développées des entreprises internationales dans la finance (SWIFT) la pharmacie (UCB, GSK, ...) et le pôle LLN / Leuven est moteur dans la R&D (voir notamment le parc industriel de LLN étendu et ouvert aux entreprises chinoises).

Pour le commerce, il est clair que le développement de l'Esplanade à LLN et le pôle de Waterloo ont pompé une grande partie du pouvoir d'achat élevé du Sud de Bruxelles.

Les aspects concurrentiels sont donc différents en matière résidentielle ou économique et méritent un suivi permanent (mettre à jour régulièrement les paramètres SWOT).

2.3. Dépasser l'aire des "compétences"

Le décalage entre lecture géographique et lecture institutionnelle induit souvent le fait de réduire les champs d'action aux seules compétences que ces institutions publiques exercent sur un territoire géographique. Pour éviter cette sidération, il faut être attentif à appréhender les champs, au-delà des systèmes « trans-institutionnels » : d'une part, ceux activés par les gens, les institutions privées ou les entreprises ; et d'autre part, ceux reposant sur les dynamiques des systèmes naturels. Au total, on se trouve confronté dans notre analyse à des interactions complexes (renvoyant à la notion de « éco-auto-organisation de E. Morin).

- Dans ceux visant les acteurs et leurs comportements, le développement qui suit relève les différentes échelles territoriales. Cependant, différents pays européens, pour s'en tenir à ceux-là, ont déployé divers échelons d'action ou entrepris des initiatives récentes en ce sens. On veillera à en dresser un tableau, pour repérer ce qui pourrait être entrepris pour sortir de l'impasse actuelle générée par les crises des institutions belges.
- Dans ceux visant les écosystèmes des ressources et des milieux naturels, la note va décrire les principaux facteurs, dans un certain désordre lié à un « premier jet ». On renforcera donc l'étendue des champs à investiguer.

- Un courant de pensée relatif au développement territorial s'est développé ces dernières années, qui inverse le regard que nous portons trop souvent : la distinction ville- campagne, comme alpha et oméga de l'urbanisme. La position de l'observateur s'y inverse. D'abord, la ville n'est plus abordée que par le côté « construit », mais analysée à partir des espaces et des réseaux ouverts. Ensuite, l'urbanité ne s'oppose pas à la nature mais l'incorpore. "Taking the Country' Side" conduit à interroger les leçons de la nature pour améliorer la gestion de la ville. La crise du Covid a mis ce changement de paradigme au centre.

Le mécanisme institutionnel – la communauté urbaine - non mis en place pose certes question. Mais ce blocage empêche-t-il l'eau de couler sous les ponts ? Des communautés de travail ou de projet peuvent coordonner certaines matières d'intérêts partagés. Exemples :

- La Conférence des Bourgmestres de Bruxelles. Des lieux de coordination « absents » des lois institutionnelles belges fonctionnent depuis longtemps.
- Werkvennootschap : la notion de communauté de travail a été mise en place par le Gouvernement flamand pour coordonner et soutenir les efforts des différents acteurs de la mobilité. Près d'une dizaine de telles communautés existent en Flandre, dont celle centrée sur le Ring de Bruxelles.
- Metropolitan Landscapes. Il s'agit d'une étude prospective sur l'aire métropolitaine bruxelloise, en matière de paysages et de milieux naturels. Les partenaires sont : Bruxelles Environnement, la Vlaamse Landmaatschappij (Société terrienne flamande), l'Agentschap voor Natuur en Bos (l'Agence flamande pour la nature et les forêts), Bruxelles Développement urbain, Ruimte Vlaanderen, le Maître architecte pour la Région bruxelloise et le Maître architecte flamand.
- Top Noordrand: il s'agit d'une collaboration entre les instances de la Région Flamande et de la RBC pour penser ensemble le développement dans la zone Vilvorde-Zaventem-Schaerbeek.

A l'étranger aussi, ces collaborations semi- ou para-officielles existent :

- Deltametropool : agit à l'échelle des aires urbaines drainées par les fleuves (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht). C'est un exemple de communauté de recherche, au sens où ses membres coordonnent, soutiennent des projets de recherche qui s'inscrivent dans la vision partagée. Les acteurs volontaires bénéficient souvent de l'appui d'institutions publiques, dont

les villes concernées. Celles-ci se coordonnent sous la bannière Randstad, composée exclusivement d'institutions locales.

- En Allemagne, en Autriche, les régions métropolitaines se coordonnent et s'échangent des pratiques, au sein de conférences qui disposent de modestes équipes de travail. Une conférence des villes belges a été tentée à plusieurs reprises, sans succès.

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
crd-goc@perspective.brussels [ici](#)
www.crd-goc.brussels [ici](#)

3. Bruxelles à la recherche de son écosystème urbain

Différentes positions peuvent donc informer une analyse des métropoles. Une perspective macro-systémique regarde surtout les connections et les interdépendances entre différents centres urbains. Une perspective plus « concentrique » se concentre sur les différents positionnements d'une ville particulière dans le système. Puisqu'il s'agit ici de construire un avis sur les rapports de Bruxelles avec ses périphéries proches et lointaines, nous allons prendre dans ce document la deuxième posture.

Le point de départ de cette analyse territoriale est la Région Bruxelles-Capitale, composée de 19 communes, une ville-région considérée ici d'un point de vu urbain comme « la ville ». Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) reconnaît dans son analyse de base qu'il n'est pas possible de faire un plan de développement sans inclure a) le réseautage et b) la périphérie. Il indique, dès lors, déjà deux espaces dans lesquels se situer.

3.1. Au niveau du **réseautage** il s'agit d'inscrire Bruxelles dans le réseau urbain Belge (historique) structuré autour de la capitale par un réseau routier et fluvial dense, avec les axes du canal (Anvers-Charleroi) et des autoroutes vers Gand -Ostende et Leuven-Liège. Le réseau ferroviaire national est hyper centré en étoile sur Bruxelles puisque toutes les lignes IC passent par Bruxelles. Cette axialité concentrique est, en plus, circonscrite par des structures lourdes comme le Canal Albert (Anvers-Liège), l'autoroute E17 (Anvers-Gand-Lille) et l'axe Sambre-Meuse, qui décrivent la figure de l'œil Bruxellois, centre du réseau urbain belge. Cette figure historique, ancrée dans les infrastructures, est occultée systématiquement par les territoires de planification issues des différentes réformes de l'état. Ainsi, la Région Flamande se focalise sur le soi-disant losange Gand-Anvers-Leuven-Bruxelles, tandis-que la Région Wallonne parle d'un triangle Charleroi-Liège-Bruxelles.

Ces visions politiques régionalistes, non seulement, ne concordent pas avec la géographie sociale, mais déforment inutilement notre inscription dans des structures plus larges, comme le delta des grandes rivières, qui inclut le Grand Paris, le Ruhr et le Randstad Hollandais. C'est d'ailleurs cet ensemble qui,

avec Londres, constitue le cœur de l'Europe, fait de Bruxelles un centre, une petite ville mondiale. C'est à partir de ce territoire que Bruxelles fait partie des réseaux de villes européennes¹⁴.

Pour des raisons objectives scientifiques, mais aussi pour de bonnes raisons politiques et d'imaginaire urbain, nous ne pouvons pas nous inscrire dans une territorialité dictée par le régionalisme belgo-belge, qui non seulement confine Bruxelles à ses compétences territoriales, mais bloque aussi le positionnement de Bruxelles dans sa mission de devenir capitale de l'Europe en rendant compte de sa position dans ce territoire transfrontalier et dans la dynamique spatiale Européenne. La RBC a donc intérêt à travailler à partir de l'urbanité réelle, continentale et transnationale, sans nier les restrictions dues à l'attribution de compétences exclusives, mais en incluant dans les analyses les réalités spatiales, sociales et économiques réelles qui vont au-delà de l'imaginaire institutionnel belge. Sans se donner des missions en rapport avec une géographie plus large, la RBC risque de rester une administration sans âme urbaine et sans reconnaissance au-delà des frontières. C'est d'ailleurs un élément important dans la définition des missions « internationales » de la région et de la construction d'« une voix commune » dans la représentation dans les réseaux et les institutions internationales. La RBC est un produit (tardif) des réformes de l'état, elles-mêmes le produit des luttes communautaristes, pacifiées par une particratie, mais sans jamais tenir compte d'une analyse matérielle de l'urbanité et des infrastructures. Il serait bien de construire une narration au-delà de l'institutionnel et de rendre l'urbain Bruxellois (dans les cartes, les chiffres, les données, les images, les représentations) au réel, en disant que cette réalité est faite de territoires politiques, régionaux et communaux qui se superposent. Cela vaut autant pour l'analyse à grande échelle, que celle à plus petite échelle intra-régionale.

Nous allons plus loin rentrer plus en détail dans le positionnement possible de Bruxelles dans cette spatialité plus large.

3.2. Au niveau du rapport à la périphérie, le PRDD reconnaît la nature relativement étendue de la **zone urbaine élargie**, présentée par les urbanistes Secchi-Vigano comme une « métropole horizontale ». Cela tient aux politiques de logement typiques en Belgique qui ont mené à un lotissement étendu, une ville nébuleuse, un exode urbain continu, une classe ouvrière de navetteurs et un habitat étendu et peu dense. Dans ce sens, les villes ne sont pas, en

¹⁴ Kahn, S. & Lévy, J. (2019): Le Pays des Européens, Paris, Odile Jacob

comparaison avec d'autres villes Européennes, très/trop densément peuplées, mais elles ont une périphérie suburbaine surtout résidentielle assez large. Il est donc difficile d'isoler, en bassins clairs, les centres urbains avec leur périphérie propre, tant les centres sont proches les uns par rapport aux autres et tant les zones urbaines élargies se chevauchent. Dans la mesure où Bruxelles est la seule grande ville en Belgique, plus du double de la deuxième et presque quatre fois les autres grandes villes, et que les couches sociales liées aux fonctions multiples de la ville préfèrent encore pour une grande partie habiter dans ladite « campagne », la zone fonctionnelle est tellement grande qu'elle inclut différentes autres villes.

Depuis des années, les géographes de la KULeuven font une cartographie des villes-régions en Belgique au nombre de 17. Elles regroupent presque 60% de la population, dont la plus grande partie dans les cinq grandes villes-régions. La zone de Bruxelles est tellement grande qu'elle inclut Leuven et borde Malines, Gand, Mons, La Louvière, Charleroi et Namur. La zone inclut des plus petites villes comme Vilvorde, Dilbeek, Alost, les villes de la vallée de la Dendre, Hal, Nivelles, Louvain-la-Neuve, Wavre, etc. La zone urbaine fonctionnelle est donc nettement plus grande que l'ancien Brabant et est actuellement planifiée comme la zone RER¹⁵. Il est clair que l'influence sur cette zone de la RBC est indirecte et que toute gouvernance devrait inclure une concertation entre les trois régions et/ou inclure différentes villes et communes. Néanmoins, le manque de cette concertation, prévue dans la sixième réforme de l'état, mais pas mise en place, est fortement sensible dans la mise en place de politiques Bruxelloises. Ainsi de la lenteur dans la réalisation du RER, jusqu'aux manques de coproduction de parkings de dissuasion, de lignes de métro ou de règlements de taxis, se font négativement sentir dans beaucoup de domaines. Donc, même sans instance de concertation, il serait bien que la RBC prenne l'initiative de temps à autre, et, sur certains dossiers précis, organise une concertation dans les lieux de la zone affectée par certains développements au centre, comme les effets sur le logement à Alost ou Tournai, ou les flux de mobilité vers LLN et le Brabant Wallon, ou les effets du plan canal sur Tubize ou Vilvorde.

3.3. L'archipel bâti entourant Bruxelles (ou aire métropolitaine cf. infra), est structuré, au-delà du ferroviaire et à des degrés divers, par des nœuds de mobilité variés; il s'agit d'intersections de

¹⁵<https://ees.kuleuven.be/VFT/Excursies/Antwerpen/Inleiding/Context/Stadsgewestvorming/stadsgewest.htm>

routes, de gares ou arrêts de lignes de bus, ainsi que, parfois, de services qui y sont liés (parking, dépôts, commerces de proximité, équipements, etc.) Cette structure forme une architecture qui lie les différentes parties de l'aire métropolitaine bruxelloise.

Son évolution doit, dès lors, faire l'objet de l'attention, pour que ce maillage soit le plus efficace et le plus durable possible. Il doit privilégier la mobilité décarbonée, l'intermodalité agile ; il doit contribuer à la réduction des besoins de circuler. A cette fin, moyens de mobilité et palette des fonctions accueillies autour de ces nœuds, sont à ce stade, faiblement pris en compte dans leurs interactions. Or, l'inexistence d'une réflexion et, à fortiori, d'une action conjointe des régions limitrophes a conduit à des réalités non-homogènes. A titre d'illustration, si les gares des petites villes flamandes de l'hinterland ont généralement été construites en tenant compte de l'urbain existant ou des quartiers à créer, ce n'est guère le cas du côté wallon, où certaines infrastructures de ce type n'ont pas bénéficié de cette stratégie.

De même, si certaines parties de l'hinterland ont relativement été préservées du mitage, d'autres ont largement été bâties selon ce modèle de gaspillage.

3.4. Mais le territoire vital pour le développement de la RBC est plus restreint. C'est cette échelle qui dans le PRDD est appelé « **l'écosystème urbain Bruxellois** ». Il s'agit du premier niveau d'interaction entre l'environnement, la nature et le paysage, le territoire de la ville et puis les structures humaines, l'économie, la mobilité, les pratiques sociales et culturelles. Les multiples défis écologiques nous obligent à tenir compte, plus qu'auparavant, de la morphologie réelle de la ville, du substrat naturel, de l'écosystème. La ville moderne, et Bruxelles aussi, s'est construite en dominant la nature, contre ses formes et ses fonctions, en pensant le seul projet humain. Aujourd'hui, cette ville-là rencontre beaucoup de problèmes dans la gestion des eaux, la perte de la biodiversité, la qualité de l'air, les températures, les approvisionnements, etc. En plus, il y a une conscience croissante, et encore renforcée par la crise du Covid, que ces problèmes ne peuvent être résolus qu'avec des technologies ou des ingénieries. Nous devons rétablir les capacités régénératives de l'écosystème, rendre compte de la complexité des équilibres naturels, intégrer plus, dans les projets, les nécessités en espaces ouverts, liens naturels, qualités du sol et de l'air. Et, pour cela, nous devons partir des infrastructures spatiales : les espaces ouverts (le réseau vert) et le système hydrologique (les réseaux bleus). En plus, la crise sanitaire et le confinement exceptionnel, ont encore une fois mis en lumière

l'extrême utilité sociale de ces structures. Il s'agit donc de prendre au sérieux ces aspects du dernier PRDD, qui n'introduit pas seulement une analyse à plus grande échelle, mais qui, aussi, pour la première fois, prend comme départ pour l'analyse spatiale, des espaces ouverts plutôt que du bâti. Le but de ces approches est de rendre compte de l'hybridité du paysage urbain, de l'effacement graduel des frontières entre ville et ruralité, entre le bâti et les espaces ouverts, et aussi d'insister sur les besoins croissants de réguler ces espaces urbains : de réguler les eaux, les microclimats et les poches de chaleur, les espaces productifs dans des chaînes alimentaires plus courtes et circulaires, la biodiversité, les différents modes de mobilité, etc. Il s'agit donc de repenser fondamentalement le paysage urbain du 21^{ème} siècle. En clair : le paysage urbain doit être considéré comme un écosystème, plutôt que comme une image.

Pour cela, le PRDD part du projet des **Paysages métropolitains**, à la recherche des éléments structurants de l'espace bruxellois par l'étude des espaces ouverts, conduit en 2015 par différents bureaux à la demande conjointe de différentes administrations des régions Bruxelloises et Flamandes (les Bouwmeester, les administrations environnementales et aménagement du territoire)¹⁶. Une étude préliminaire du Bureau Bas Smets a cartographié les espaces de la RBC et de sa périphérie proche sur base des structures naturelles et avec une attention particulière sur les raccords entre région et périphérie. Sur base de cette cartographie quatre bureaux ont travaillé sur les secteurs de la vallée du Molenbeek, de la vallée méridionale de la Senne, du Scheutbos et la gare de l'Ouest, et de la zone du canal nord jusqu'à Vilvorde-Machelen. En plus, il y a eu le projet TOP-Noordrand étudiant le triangle entre Vilvorde, Zaventem et Schaerbeek formation. Plus loin, nous allons répertorier les différentes « portes » entre la région et la périphérie indiquées dans ces études.

Les 3 équipes internationales engagées pour l'étude Bruxelles 2040¹⁷ avaient également mis en évidence la structuration du territoire par les vallées (Dendre, Senne et Dyle), à la fois en termes paysagers et naturels (les rivières), infrastructurels (chemin de fer et réseau routier) et socio-économiques.

Nous pouvons différencier deux typologies dans cette zone. Il y a l'**agglomération morphologique** qui inclut aussi, au-delà des 19 communes de la RBC, Drogenbos, St Pieters Leeuw, Hal, Beersel, Linkebeek,

¹⁶ <https://www.vlaamsbouwmeester.be/nl/instrumenten/labo-ruimte/metropolitan-landscapes>

¹⁷ Etudes disponibles sur le site URBAN

Rode St Genèse, Waterloo, Braine L'Alleud, puis Dilbeek et Wemmel, Grimbergen, Vilvorde, Machelen, Zaventem, Kraainem, Wezembeek-Oppem, Tervuren. Au-delà il y a la **banlieue** composée de Asse, Ternat, Lennik, Gooik, Pepingen, Enghien, Silly, Tubize, Braine-le-Château, Ittre, Nivelles et puis Meise, Zemst, Steenokkerzeel, Kampenhout, Kortenberg, Bertem, Huldenberg, Overijse, Hoeilaert, La Hulpe, Lasne, Ottignies, Rixensart, Wavre, Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau, Beauvechin.

Les fonctions systémiques

Reprenons aussi les principes repris dans le PRDD. Le constat principal est le **manque total d'identité paysagère** de Bruxelles, tant la ville a été construite de façon assez chaotique contre la topographie et le système des eaux. Ainsi, divers paysages se chevauchent : les paysages humides, quelques petites réserves naturelles, la forêt de Soignes, quelques endroits d'agriculture, quelques enclaves vertes au milieu de la ville... Ils font partie de quatre structures métropolitaines : la vallée des infrastructures industrielles (la vallée de la Senne, le canal, les chemins de fer et quelques voies d'eau), le paysage construit (le bâti en phases historiques et cercles concentriques) laissant des parcs et des voiries comme espaces ouverts, les autres espaces ouverts éparpillés dans la région (friches, cimetières, châteaux et parcs privés, etc.) et puis les paysages humides du système hydrologique et des trois rivières.

Ces systèmes, qui tous **débordent à la périphérie, devraient être « rationalisés » sur base de trois critères : des espaces** ouverts à tous, des programmes adjoints pour en induire **les usages**, la recherche de **connexions** et **interactions systémiques**. Voilà, la vision derrière le PRDD : rétablir et unifier le paysage et l'écosystème de base de la métropole bruxelloise. Cette volonté est portée par différents experts, acteurs de terrain, bureaux et administrations, mais est bloquée pour des raisons communautaristes et de politique politicienne. Qu'au moins les responsables politiques de Bruxelles portent de leur côté ces bases du PRDD.

Une telle volonté mène à une réflexion sur les fonctions d'une armature spatiale pour les politiques urbaines. Trois fonctions écosystémiques sont indiquées dans le PRDD. Les **fonctions de régulation** insistent sur les défis pour maintenir la viabilité en ville : un plan climat pour les défis climatiques du réchauffement, de la gestion des eaux, des émissions, de la transition post-carbone, etc. A l'ordre du jour des collaborations et connexions avec la périphérie, sont explicitement encore : un plan « eau » pour coordonner la gestion du système hydrologique (système fluvial, eaux de pluie, plans orage, surfaces imperméables, séparation des eaux dans les égouts, etc.) et un plan « vert » pour intégrer, harmoniser en compléter les structures vertes et plus encore pour repenser les rapports nature-ville dans toute la zone.

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
crd-goc@perspective.brussels [ici](#)
www.crd-goc.brussels [ici](#)

L'écosystème est aussi porteur de **l'approvisionnement** du système urbain. D'abord, il porte les réseaux de transports et de logistique, qui est responsable de 14% des files et de 30% des émissions. Une révision de ces structures est à l'ordre du jour et ne peut se limiter à la seule RBC. Une nouvelle politique de distribution urbaine est conditionnée par les différents entrées en ville et les politiques de transports et de plateformes logistiques en périphérie. La question de l'approvisionnement mène immédiatement à la question de la production et de la distribution, la structure et la longueur des chaînes, les usages multiples et le recyclage, bref de l'économie. Le PRDD, argument renforcé par la crise sanitaire, insiste sur une révision de fond, en premier lieu, de la production et distribution alimentaire et plus généralement de l'économie essentielle, base de la reproduction au quotidien de la population urbaine.

La troisième fonction concerne tous les **activités humaines et sociales** à la recherche de territoires adaptés : les activités et infrastructures sociales, culturelles, sportives et récréatives, confrontées au boom démographique et aux diverses migrations intra-territoriales. Cela implique directement un lien avec les politiques de mobilité, non seulement en termes de déplacements, mais aussi de résidences et de proximité (la ville à 10 minutes). Ainsi, les politiques contre la pollution de l'air et sonore et les politiques d'infrastructures et de production et de distribution nécessitent une meilleure transversalité. De même, le paysage et l'héritage historique ne connaissent pas les actuelles divisions administratives et cela, particulièrement dans les rapports de la deuxième couronne Bruxelloise avec la périphérie proche.

Les Bruxellois sont très nombreux à fréquenter des lieux culturels, sportifs, récréatifs de la périphérie, tant pour les milieux populaires (domaine provincial de Huizingen, parc d'attractions de Walibi etc..) que pour les milieux aisés (golfs de Waterloo, la Hulpe, ...), et des musées ou le jardin botanique de Meise.

Alors, s'il est clair que l'écosystème de Bruxelles déborde différentes frontières entre communes et régions, ce bref aperçu des services écosystémiques donne déjà une dizaine d'éléments pour une coproduction métropolitaine : Armature spatiale métropolitaine ; Plan climat ; Plan d'eau ; Plan vert et biodiversité ; Réseaux et infrastructures logistiques ; Economie résidentielle et circulaire ; Production et distribution alimentaire ; Infrastructures sociales, culturelles, sportives et récréatives ; Politiques de mobilité ; Paysages et héritage.

Ces éléments doivent être mis en concordance avec les plans et stratégies existant en RBC : Air-Climat-Energie ; Agriculture et alimentation : Good Food ; Bruit ; Ressources et déchets ; Eaux ; Economie durable ; Espaces verts et biodiversité ; Mobilité : Good Move ; Rénovation urbaine.

3.5. Une périphérie très différenciée

Pour traduire ces transversalités en scénarios et projets il ne suffit pas de discuter en termes généraux des rapports entre la RBC et sa périphérie, il s'agit de spécifier et de localiser ces rapports. Pour cela, il est important de sortir de la figure de la ville concentrique avec une (quatrième) couronne (verte : de Groene Gordel). Il vaut mieux structurer l'analyse autour des radiales sortantes et définissant d'autres rapports avec des périphéries de type différent. Cette analyse des périphéries a été faite en préparation de ce dernier PRDD.

- 1) Commençons avec l'axe historique structurant des liens avec l'extérieur qui est le **canal industriel** reliant Charleroi, passant par Tubize à Anvers, passant à Vilvorde. Ce lien structure deux périphéries (post)industrielles :

- a. **La périphérie du nord-est** : Schaerbeek-Vilvorde-Zaventem-Evere

TOP-Noordrand avec quatre stratégies (mobilité, espace ouvert, ring en mobiliser les espaces disponibles) sur quatre zones (Boulevard Européen : Gare de Midi, EU, Otan en aéroport, Heysel comme plateau d'évènements, corridor Chée de Louvain et la Vallée de la Senne

LOLA landscape architects : avec une analyse, en détail, de la vallée infrastructurelle depuis Schaerbeek Formation jusqu' à la gare de Vilvorde. La collaboration s'établit dans le projet Buda+.

Deux dossiers émergent dans cette zone : aménagement du territoire dans le triangle logistique Vilvorde-Zaventem-Schaerbeek/les zones industrielles et bureaux (sans mobilité) et les évolutions démographiques et de logement entre la RBC et Vilvorde-Machelen et alentours. (Plus de la moitié du boom démographique de Vilvorde vient de Bruxelles : Vilvorde devient la 20ième commune de la région et pour résister, la ville demande le statut de « centrumstad » ayant accès à de moyens supplémentaires).

Une nouvelle étude inter-régionale, OPEN Brussels, travaille sur différents aspects de l'espace ouvert et du paysage, en vue de préparer une vision écosystémique, traduite en différents projets concrets.

b. **La vallée de la Senne méridionale** : Uccle-Hal-Nivelles

WIT architecten/OSA : développement post industriel orienté vers le résidentiel, mais avec une attention particulière pour les terrains humides (mal gérés) (Drogenbos, Ruisbroek, Lot, etc.) qui offrent des potentialités de services écosystémiques.

Dans cette zone, la transition post-industrielle (Tubize) est combinée avec deux éléments importants : la connexion avec le Brabant Wallon avec une fonction centrale de Hal et les défis écologiques liés à la gestion des eaux de la Senne.

2) **Le Pajottenland** : Dilbeek, Vallée de la Dendre

L'ouest de la ville est en fait structuré par la zone inondable de la Senne et ses multiples affluents : Molenbeek, Maelbeek, Broekbeek, Neerpedebeek, Vogelzangbeek, Zuunbeek. Par ailleurs, cette périphérie offre une ville nébuleuse avec beaucoup de petites villes et villages périurbains, qui font un bassin de travail et d'agriculture orienté vers Bruxelles.

Les liens avec cette périphérie méritent une attention particulière. Il est clair que réaliser un plan Good Food, développer un modèle d'agriculture urbaine, repenser la production et la consommation de l'alimentation ne va pas sans penser les liens avec cette zone. Ces liens se construisent à partir du centre selon deux radiales importantes. Il y l'axe partant de la porte de Ninove, Gare de l'Ouest, Parc Marie-José, Scheutbos, jusqu'au Pajottenland. Cet axe miroite avec la sortie de ville partant de la Porte de Namur, Place Flagey et les Etangs, La Cambre jusqu'à la Forêt de Soignes. Cet axe comporte beaucoup d'opportunités d'espaces verts productifs intra-urbains qui pourraient très bien faire la connexion avec l'agriculture à plus grande échelle dans le Pajottenland. (Coloco+DEVspace + Gilles Clément).

L'autre axe sortant suit la Molenbeek partant de Tour & Taxis et Vergote, Parkfarm, Parc Roi Baudoin/Dielegembos, Poelbos, Laerbeekbos, vers toute une zone d'agriculture. (Agence TER).

Les visions et projets sur un enchaînement de parcs et agricultures urbaines en ville reliés avec une reconversion de l'agriculture en Pajotteland plus orienté vers une culture intensive biologique et orienté vers les besoins de la ville, existent. Ici, une planification réorientée et basée sur la topographie et les

systèmes hydrologiques, donnant des sols de qualité, serait importante dans une volonté de transition et de meilleur rapport entre la nature et la ville.

3) **La périphérie Sud-Est** : Leuven, LLN, Wavre

Cette périphérie est d'une toute autre nature. C'est, en gros, une zone résidentielle, plutôt d'habitants « riches » et dont l'économie est structurée par le triangle que forme la RBC avec Leuven et LLN/Wavre, ces deux pôles étant fortement reliés entre eux par les activités des universités, la recherche et développement (et fortement soutenus par les deux autres régions, parfois à l'encontre de la RBC). Prendre « place » dans ce triangle n'est donc pas seulement la question de relier la ville avec cette périphérie (qui est aussi la périphérie de ces autres villes avec une dynamique autonome), cela dépend aussi de l'intensification et de la localisation imaginaire des politiques d'innovation, des nouvelles économies, de la ville productive. La condition d'une meilleure intégration de la RBC dans cette zone est donc le développement de notre propre pôle universitaire. Les politiques territoriales des deux autres régions ne sont pas du tout orientées vers Bruxelles. La Flandre développe Leuven dans une orientation de nouvelles technologies localisées à Genk-Maastricht-Eindhoven. LLN se développe comme un pôle de développement central au Brabant Wallon.

Territorialement, ces périphéries assez autonomes sont reliées par deux axes importants : les autoroutes Bruxelles-Leuven-Liège et Bruxelles-Namur-Luxembourg et ont, par ailleurs, une navette dans les deux sens avec Bruxelles. Se pose donc un problème spécifique de modes de transport pour alléger l'usage de la voiture. Mais la politique de réduction de l'automobilité de la RBC risque, expressément dans cette zone, de délocaliser des entreprises et des postes de travail, vu les opportunités logistiques des deux autres pôles soutenus par leur région. Et donc le développement territorial dans cette zone dépendra aussi de l'attraction de la RBC en soi, des politiques de R&D (Innoviris) et surtout de l'image de Bruxelles comme ville étudiante avec un vrai Quartier Latin (Voir le PRDD).

4. Quelques scenarios

Il existe différentes manières d'aborder la question métropolitaine à Bruxelles. Quelques exemples.

4.1. La Métropole « classique »

On se situe dans le cadre de la VI^e Réforme de l'Etat qui a approuvé la création d'une Métropole pour la RBC avec les 2 Brabants. C'est simple, voire simpliste, car elle ne tient pas compte, notamment, des études et recherches des géographes quant aux délimitations des diverses sortes d'Aires Urbaines périphériques de Bruxelles. Cette solution fait, depuis, l'objet d'un blocage politique quant à la mise sur pied de cette Métropole Bruxello-Brabançonne.

A ce plan, se superpose l'important Projet du RER, qui traîne depuis des années et « qu'on ne voit toujours pas venir ». Comme on peut espérer, un jour, une finalisation du projet de RER on pourrait, dès maintenant, esquisser un périmètre Métropolitain incluant la RBC et l'ensemble des Communes où seront situées des stations RER. Communes ou villes qui approuveraient un accord de coopération mutuel, ce qui permettrait de faire démarrer un début de processus de mise en œuvre d'une forme de métropolisation partielle. Accord fondé sur des complémentarités urbaines à partager et à définir ensemble (implantations de bureaux, d'équipements complémentaires, ...).

Cette solution uniquement de type technique est sans vision globale (socio-géographique, philosophique, ...) de l'avenir métropolitain de Bruxelles. Mais peut néanmoins être considérée comme une démarche fondée sur la mobilité permettant d'alléger la RBC d'une partie du poids des circulations qui y pénètrent journallement.

4.2. La Métropole « thématique »

Dans le cadre de cette vision métropolitaine, Il serait proposé entre la RBC et des Villes et Communes belges d'être co-partenaires sur base de « thèmes » complémentaires spécifiques et porteurs d'éléments d'une nouvelle dynamique urbaine :

- soit socio-économique (ex : l'axe ABC : Anvers Bruxelles, Charleroi avec comme support le canal à réinvestir) ;
- soit artistique, culturelle ou touristique (par ex. : en resserrant les liens entre la RBC et les Villes et Communes belges qui possèdent un patrimoine architectural et urbanistique de tel ou tel style (gothique, renaissance, néo-classique, art nouveau, art déco., ...), des musées, des salles

d'exposition, ..., mais également riches d'autres moyens d'expressions artistiques, artisanales, culinaires, ...);

- soit fondée sur la Connaissance des Universités (et de leurs centres de R & D) : depuis l'axe Gand, Bruxelles, Gembloux jusqu'à Namur, s'y greffant celles d'Anvers, Mons, Liège et des deux Louvain(s) ;

- soit, aussi suggérée par des complémentarités socio- géographiques, Complémentarité socio- économique et culturelles des trois vallées de la Dendre, de la Senne (et du Canal) et de la Dyle avec les universités des deux Louvain(s).

Cela permettrait de concrétiser une vision métropolitaine fondée sur des thématiques urbaines communes et situées sur des axes symboliques et identitaires complémentaires. Il s'agirait, à ce moment, d'adapter les mobilités (trains SNCB, trains et bus RER, ...) à ces nouveaux réseaux axiaux.

4.3 La plus Européenne : celle d'une « Métropole des Métropoles ».

Dans ce cheminement, revenir à une réflexion qui date déjà : celle d'un Réseau Métropolitain Inter-Grandes Villes du Pays et qui soit exemplaire en termes de Métropole Européenne. L'idée étant de considérer les 5GV (= les 5 Grandes Villes belges : soit Anvers, Liège, Charleroi, Gand, RBC) comme une entité de Métropoles à l'échelle Européenne oeuvrant ensemble et librement à la création d'une entité, les regroupant sous forme d'une Grande METROPOLE polycentrique afin de renforcer leurs atouts respectifs à tous les niveaux et fondée sur les solidarités urbaines et inter- urbaines fondements de l'Urbanité.

D'abord du point de vue « mobilité ». Afin d'augmenter les synergies de mobilités, tant des transports des habitants que des marchandises entre les 5GV, il s'imposerait qu'elles soient, chacune, équipées d'un réseau de type RER afin de desservir depuis leurs Centres-Villes respectifs chacun de leurs Hinterlands.

Serait ainsi créé un vaste réseau RER polycentrique permettant aux usagers des 5GV et de leurs Hinterlands respectifs de rejoindre l'ensemble des stations de la future Métropole projetée.

Cela demande une réorganisation des mobilités impliquant, à la fois, les responsables de la SNCB et des divers RER locaux.

Cette vision d'une grande Métropole Polycentrique constituée de la RBC et des 4 autres Grandes-Villes (GV) du pays permettrait de réaliser un ensemble complémentaire d'espaces urbains et périphériques

bénéficiant d'une gestion coordonnée. Cette vision de mise en complémentarité des 5 GV ainsi que de leurs VR (Villes Régionales) concernées permettrait de mieux les armer pour la défense des valeurs urbaines et en particulier celle de l'Urbanité. Cette vision d'un regroupement de nos 5 GV est déjà dénommée au niveau du Benelux et de l'Europe le RUB (le Ruban Urbain Belge), un peu à l'image de sa grande sœur, la 4G hollandaise dénommée le « Randstad Holland ». Cette Métropole des 5 G.V. associerait, ainsi, dès le départ, les Villes Régionales complémentaires.

Dans cette dernière proposition et dans le cadre des Réseaux de Villes et de Métropoles soutenues par l'Europe, il est intéressant de relever que parmi les Villes du Réseau des 5GV et de leurs V.R. complémentaires, il y en a deux, au-moins, qui déjà, participent à un autre réseau de Villes transfrontalières du N.-O. de l'Europe : il s'agit de Tournai au sein du LiKoTo (Lille, Kortrijk et Tournai) et de Liège au sein du MHAL (Maastricht, Heerlen, Hasselt et Genk, Aachen, Liège et Verviers).

Mais, est-ce que pour la dernière vision proposée, les conditions politiques et administratives des partenaires de l'Espace de ces 5 GV permettront un rapprochement pour aller sur le chemin de la création de cette importante **métropole polycentrique** qui possède déjà une longue histoire et une riche culture commune ?

Cette proposition, à parfaire, constitue une vision parmi d'autres pour tenter de construire cette **métropole européenne** de plus de 2,400 Millions d'habitants et dont le maître-mot, pour l'entité globale à créer, est **l'urbanité**, gage de solidarités interurbaines et intra-urbaines. Rappelons, à ce propos, mais les responsables de nos Villes et Communes semblent l'avoir oublié, que déjà en 2008 fut adoptée, par le « Congrès des Pouvoirs Locaux et Régionaux du Conseil de l'Europe », « La Charte Urbaine II : Manifeste pour une nouvelle urbanité ».

Urbanité, maître-mot « fondateur » de cette nouvelle METROPOLE, prenant en compte une vision multi-scalaire. Ce qui implique une préoccupation à toutes les échelles de vie des habitants et de leurs communautés d'habitants, depuis celle globale de la grande METROPOLE, de chacune des 5 Grandes Villes Métropolitaines coparticipantes ainsi que de leurs Villes Régionales complémentaires, jusqu'à son dernier échelon de vie, représenté par les Quartiers, objet d'une autre note de Prospect.

5. Que faire ?

5.1. La bonne gouvernance de la Région Bruxelles-Capitale, territoire institutionnel et administratif, a besoin de sa propre vision et analyse de sa périphérie et des processus de métropolisation. Il est important que les administrations et les bureaux d'études analysent les dynamiques objectives dans leurs espaces et échelles réels, au-delà des compétences.

Il est possible de faire une vraie « grille de lecture » sous forme de **grille**. Lister en vertical les domaines d'action politiques et les localiser chaque fois dans une ou plusieurs des cinq périphéries (Canal Nord, Canal Sud, Pajottenland, Est-Leuven et Sud-Est LLN) en horizontal. Pour chaque case dans la grille on pourrait alors lister les projets en cours et les partenaires potentiels et nécessaires et faire la synthèse des différentes études et visions déjà faites sur ces questions. Faire partager cette grille de lecture par les administrations et instances consultatives.

5.2. Il est clair que l'image de Bruxelles, son rayonnement et sa position de capitale de l'Europe doit aussi représenter cette réalité métropolitaine. C'est dans ce sens que les politiques internationales, le city marketing et le réseautage entre villes doivent être conçus. Se tenir au courant et faire partie de ces évolutions en Europe est essentiel : le traitement de ces questions ailleurs et sur plus grande échelle : les communautés urbaines, le Randstad, les autres villes en Belgique, etc.

5.3. La crise sanitaire du Covid a montré que, bien qu'étant une crise planétaire, la gouvernance mondiale est quasi inexistante, que les Etats-nations et leurs territoires ont été l'échelle de gouvernance dominante, mais que les villes étaient les premières impactées. Les faiblesses d'une gouvernance multi-échelle et transversale ont été ressenties. Il serait bien qu'en Belgique, comme ailleurs, s'installe une meilleure collaboration entre les villes avec une aire métropolitaine, les cinq grandes villes de Belgique et aussi entre les 17 villes centrales.

5.4. Nous devons travailler sur une liste (prioritaire) d'enjeux importants pour la RBC dans ces rapports avec ces périphéries. Faire des « fiches » pour le politique et des propositions de gouvernance (les initiatives de la RBC, le rôle des administrations, etc.). Notre choix doit tenir compte de la vision que nous avons de la métropole bruxelloise : il ne s'agit pas (plus) de couronnes, selon une vision en anneau de la périphérie, mais bien d'une prolongation spatiale de la vision de l'aire polycentrique

déjà inscrite dans le PRDD. Autrement dit, face à l'archipellisation ou le mitage et la discontinuité des aires bâties, il faut opposer une vision des réseaux ou des rhizomes. Cela suppose de repérer les thèmes ou les champs d'action qui se rapportent en priorité soit aux nœuds, soit aux flux, dont ceux liés aux continuités des milieux naturels.

5.5. Les différentes politiques de la RBC doivent avoir leur territorialisation et donc aussi leur vision sur les collaborations nécessaires avec la périphérie. Ces collaborations peuvent être de différents types et ne doivent pas se limiter à des contacts institutionnels. Une négociation avec les agriculteurs de la périphérie sur leur intégration potentielle dans le plan Good Food serait intéressante. Un plan métropolitain de recherche et développement des technologies nouvelles, discuté avec les grandes universités, Innoviris, le BSI et autres instances pourraient générer un projet réellement compétitif. Une collaboration sur les services écosystémiques, sur la mobilité, ou sur un plan de logement à long terme pourrait être bénéfique. Dans tous ces domaines, la RBC ne doit pas attendre l'initiative du fédéral ou de l'interrégional. En tant que ville-centre, elle se doit de développer sa vision et de trouver des partenaires de tout type dans la métropole.

5.6. Une telle vision métropolitaine devra aussi être communiquée à la population, tant chez les Bruxellois que chez les navetteurs et autres utilisateurs de la ville. Faire partie de la métropole est plus rassembleur et peut mieux porter la collaboration nécessaire, le changement de paradigme, intégrer une vision de la nature en ville, etc. que l'éternelle opposition entre ville et périphérie, entre communautés linguistiques et territoires régionaux.