

Programme d'actions transversales :  
La Belgique dans une société mondialisée

Action III : Villes Viables

Contrats de recherche S3/11/004 et S3/11/005

**La planification de Bruxelles dans le cadre du  
développement des « villes-mondes »**

Rapport final - Juin 2004

Université Libre de Bruxelles  
Département C.R.U.

***Prof. Françoise Noël***

Université Libre de Bruxelles  
Département IGAT

***Prof. Christian Vandermotten***

## **TABLE DES MATIERES**

<b><u>INTRODUCTION</u></b>	<b>1</b>
A) OBJET ET ARTICULATIONS DE LA RECHERCHE	1
B) LIMITES DES DONNEES EXISTANTES	3
C) STRUCTURE DU RAPPORT DE RECHERCHE	3
<b><u>PARTIE I L'ESPRIT DE LA PLANIFICATION</u></b>	<b>6</b>
A) LA VISION PROGRESSISTE : LA MISE EN ORDRE DE L'ESPACE	7
B) ZONAGE FONCTIONNEL ET RESEAUX URBAINS	11
<b><u>PARTIE II. LA VILLE-FLEXIBLE</u></b>	<b>16</b>
A) INTRODUCTION	16
B) LES TERRITOIRES DE L'ENTREPRISE	18
1. DEFINITION DE L'EXTERNALISATION	18
2. FONCTIONNEMENT ET RAISONS DE L'EXTERNALISATION	19
3. L'AUGMENTATION DE L'EXTERNALISATION A BRUXELLES	22
4. CONSEQUENCES DES PRATIQUES D'EXTERNALISATION	28
C) LES TRANSFORMATIONS DU TRAVAIL	30
1. LE CONTEXTE GENERAL DU TRAVAIL A BRUXELLES	30
2. LE TRAVAIL TEMPORAIRE	32
3. LE TRAVAIL A TEMPS PARTIEL	38
4. CONCLUSION : QU'EST-CE QUE LA VILLE FLEXIBLE	41
<b><u>PARTIE III. VILLE-INTERNATIONALE ET VILLE-TRANSNATIONALE</u></b>	<b>47</b>
A) BRUXELLES – VILLE INTERNATIONALE	48
1 BRUXELLES DANS LA CONCURRENCE INTER-URBAINE	48
2. LES ANCRAGES SPATIAUX DE L'INTERNATIONALISATION A BRUXELLES	53
3. SYNTHESE	73

<b>B) BRUXELLES – VILLE TRANSNATIONALE</b>	<b>77</b>
1. UN APERÇU DES RECHERCHES EXISTANTES	77
2. L'ARGUMENT GENERAL	80
3. CADRES ET FONCTIONNAIRES INTERNATIONAUX A BRUXELLES	81
4. EMIRDAG – BRUXELLES	85
5. LES POLONAIS – « PARTIR A BRUXELLES, CE N'EST PAS UNE EMIGRATION, C'EST UNE DELEGATION »	91
6. LES LATINAS A BRUXELLES – « COMMENT OBTENIR UN DOCTORAT EN NETTOYAGE »	96
7. VIES INVISIBLES, FUITES POLITIQUES ET NEGRIERS INFERNAUX.	99
8. CONCLUSION : PLANIFIER UN MILLEFEUILLE	105

#### **PARTIE IV. LA PLANIFICATION DE VILLES INTERNATIONALES**

#### **EUROPÉENNES** **108**

<b>A) INTRODUCTION</b>	<b>108</b>
<b>B) CONTEXTES POLITIQUE ET INSTITUTIONNEL DE BRUXELLES, AMSTERDAM, GENEVE, BARCELONE ET MILAN</b>	<b>109</b>
<b>C) ANALYSE DES PLANS STRATEGIQUES DES CINQ VILLES</b>	<b>110</b>
1. PREMIERE ANALYSE : BRUXELLES	110
2. DEUXIEME ANALYSE : AMSTERDAM	113
3. TROISIEME ANALYSE : GENEVE	116
4. QUATRIEME ANALYSE : BARCELONE	121
5. CINQUIEME ANALYSE : MILAN	125
<b>D) BILAN DES CINQ ANALYSES</b>	<b>129</b>

#### **CONCLUSION : PLANIFIER BRUXELLES AUJOURD'HUI** **135**

<b>A) OBJECTIFS ET CHEMINEMENTS</b>	<b>135</b>
<b>B) REFLEXION SUR LA VILLE-MONDE</b>	<b>136</b>
<b>C) REFLEXIONS SUR LA PLANIFICATION</b>	<b>137</b>

#### **BIBLIOGRAPHIE** **141**

## Introduction

### A) *Objet et articulations de la recherche*

Cette recherche « La planification de Bruxelles dans le cadre du développement des villes-mondes » part d'une hypothèse : il y aurait à Bruxelles un décalage entre une réalité sociale, marquée par des transformations importantes, et la planification. Notre hypothèse de recherche s'organise à partir de l'idée qu'il y aurait à Bruxelles la mise en place, encore émergente, de ce que nous avons appelé une « ville-monde ». Par « ville-monde », nous entendons essentiellement trois choses :

- Une ville flexible dans laquelle se développent des pratiques importantes d'externalisation et de flexibilisation du travail ;
- Une ville internationale marquée par des pressions internationales, qu'elles soient politiques, économiques ou administratives ;
- Une ville transnationale composée de réseaux « transnationaux » issus de migrations et d'échanges informels.

On chercherait en vain à établir des rapports de causalité entre ces trois composantes de la ville-monde, comme si la flexibilité était issue de l'internationalisation ou inversement, comme si la présence d'une main-d'œuvre immigrée ou de réseaux transnationaux pouvait expliquer la flexibilité ou l'internationalisme. Au contraire, ces trois composantes sont des strates qui se développent par des *logiques propres et spécifiques*, qui peuvent communiquer (l'internationalisation ayant des effets sur la flexibilité par exemple) mais ne le font pas nécessairement. La « ville-monde » ne peut donc être réduite à l'une ou l'autre de ses dimensions. C'est en tant qu'organisation complexe qu'elle doit être envisagée.

Comme énoncé dans l'hypothèse, nous avons concentré l'étude sur les transformations sociales et économiques qui défient particulièrement la planification aujourd'hui. Augmentation des mobilités, désynchronisation des temps sociaux, croissance des instabilités sociales et professionnelles, renforcement de la ségrégation et de la dualisation par l'internationalisme, tissage de réseaux transnationaux et développement de niches économiques « ethniques », ... Telles sont les transformations de la « réalité sociale » qui caractérisent la ville-monde et que nous analysons dans ce rapport. Nous avons cherché à mettre en évidence les

aspects spatiaux et sociaux de cette réalité à Bruxelles, de son évolution à travers le temps et de ses conséquences urbaines. Cette évaluation forme l'essentiel des Partie II et III.

Si la planification actuelle appréhende difficilement ces réalités de la « ville-monde », c'est parce qu'elle reste marquée par son héritage fonctionnaliste malgré les amendements qu'elle a pu subir ces dernières années. Son héritage est composé d'un ensemble d'approches à la fois sociales et économiques qui sont cristallisées dans une vision fonctionnaliste de la ville, et dans la pratique du zonage. Et ce malgré les évolutions vers les stratégies de développement et vers l'aménagement de zones de mixité fonctionnelle. La partie I du rapport esquisse l'héritage fonctionnaliste de la planification, l'histoire du zonage et, à Bruxelles, du modernisme. Ce qui nous permet dans les parties suivantes de tirer des conclusions sur l'inadéquation qui existerait entre planification et réalité sociale de la ville-monde.

Si elle est avérée, l'inadéquation entre les modes de planification en place et les nouvelles réalités de la « ville-monde » fait prendre à la planification le risque d'une remise en question *radicale* de son rôle et de sa nécessité – particulièrement dans le contexte actuel de levée ou « d'assouplissements » de nombre de régulations publiques et de politiques urbaines. D'ailleurs de nombreux auteurs, partant des transformations dans les sociétés contemporaines, n'hésitent plus à annoncer ou à souhaiter la fin de la planification. Mais plutôt que d'abandonner la planification pour cause d'inadéquation, nous avons choisi d'étudier les processus historiques par lesquels se sont mis en place les paradigmes de la planification et ensuite nous avons esquissé les transformations contemporaines qui remettent en cause ces paradigmes, évaluant à chaque fois les effets de la planification actuelle et essayant aussi d'imaginer une approche plus adéquate pour la planification face aux transformations à l'œuvre dans la « ville-monde ». Ainsi émergent ici et là des pistes nouvelles pour la planification, souvent conceptuelles ou paradigmatiques, qui sont appuyées par une analyse comparative des planifications dans cinq villes européennes (partie IV), et qui sont rassemblées et plus amplement développées dans les conclusions.

Une des ouvertures que nous proposons est celle qui consiste à envisager la planification à partir de la notion d' « usages ». Il s'agirait pour la planification de quitter le postulat selon lequel en développant des fonctions et en leur attribuant des espaces, on détermine les usages et plutôt partir des usages et délimiter à partir de ceux-ci les fonctions et les lieux dans lesquels ils s'opèrent.

## B) *Limites des données existantes*

Tout au long de cette recherche, nous avons pu constater de véritables limites dans les données existantes qui permettraient de faire une évaluation des développements de la ville-monde à Bruxelles. Nous pouvons en énoncer plusieurs :

- L'INS a depuis 1998 décidé de ne plus faire le détail des sociétés de service alors que l'ensemble des recherches actuelles s'accordent pour en faire un des indicateurs des transformations contemporaines des entreprises.
- Il n'existe à ce jour aucune étude évolutive des pratiques de mobilité à Bruxelles. La seule enquête nationale existante est « La mobilité quotidienne des Belges » menée à l'initiative du Groupe de Recherche sur les Transports et publiée en 2002 aux Presses Universitaires de Namur. Le problème se pose également pour la question des temporalités urbaines, la première enquête nationale sur le Budget-temps de l'INS date de 1999 et ne permet aucune analyse rétroactive.
- La plupart des enquêtes dont nous disposons pour penser la ville, ses usages et ses représentations sont encore trop imprégnées par un schéma de type fordiste et d'autre part souvent productrices de tendances générales renvoyant à un « homme moyen » ou à un comportement moyen, ce qui rend difficile tout portrait nuancé et non homogénéisant de la ville et de saisir le moindre parcelle de changement dans les comportements urbains.
- Pour saisir la complexité des rapports à la ville et la manière dont ils sont vécus et ressentis, il est nécessaire de produire à côté des données quantitatives, des données qualitatives sur les multiples dimensions des pratiques urbaines. Ce qui nécessiterait un travail d'enquête plus anthropologique, non réalisable dans le cadre de cette recherche.

## C) *Structure du rapport de recherche*

Dans la première partie, nous avons analysé la mise en place d'une vision de la ville dont hérite la planification à Bruxelles, principalement la mise en place d'un modèle fonctionnaliste. Nous avons cherché à montrer la correspondance entre ce modèle et l'organisation du travail dans les sociétés dites « fordistes ». Selon nous, il existe un rapport entre la planification et *l'organisation fordiste* - caractérisée par une centralisation forte des fonctions des entreprises et la mise en place d'un paradigme de stabilité professionnelle.

Dans la deuxième partie, nous sommes partis de la remise en question des deux piliers de l'organisation fordiste par les transformations contemporaines de l'organisation des entreprises et du travail. Ces nouvelles organisations se développeraient à partir d'une *externalisation* des fonctions et d'une *instabilité* croissante du travail. Nous nous sommes attachés à ces transformations parce qu'elles touchaient à l'essentiel des fondements du rapport entre planification et fordisme. Nous avons appelé « ville-flexible » cette ville caractérisée par un étalement des fonctions professionnelles et de l'instabilité

Dans la troisième partie, la recherche est focalisée sur les restructurations urbaines qui se comprennent dans le cadre de l'insertion de Bruxelles dans une multiplicité de réseaux internationaux de nature économique, politique ou de mobilités des personnes (p.ex. congressistes, touristes, travailleurs, ...). Bruxelles est ainsi envisagée, d'une part, comme ville internationale et, d'autre part, comme territoire de populations transnationales.

D'une part, l'insertion de la ville dans ces réseaux implique la présence d'acteurs internationaux contrôlant différents types de flux (de capitaux, d'informations, de biens, de personnes, ...), tels des sièges d'entreprises multinationales, des cabinets d'avocats ou de consultants internationaux, des ONG internationales, ... À cet égard, la recherche a moins pour ambition de refaire l'analyse du positionnement de Bruxelles par rapport aux autres villes européennes ou mondiales que d'analyser les ancrages spatiaux des acteurs internationaux à l'intérieur de l'aire métropolitaine bruxelloise. Quelle est la distribution spatiale des ONG internationales présentes à Bruxelles, des sièges de multinationales étrangères, ... ? Quels sont les enjeux soulevés par ces logiques d'ancrages pour la planification et l'aménagement de la ville ?

D'autre part, l'insertion de Bruxelles dans une multiplicité de réseaux internationaux implique la présence de populations transnationales, c'est-à-dire, des populations immigrées qui tissent des relations sociales, économiques et autres entre société d'origine et société d'accueil, et qui sont par conséquent simultanément ancrées dans des territoires qui peuvent être très éloignés les uns des autres.

Dans la quatrième partie, il nous a semblé utile d'analyser la façon dont d'autres villes européennes, similaires à Bruxelles, tentent de faire face à ces nouveaux défis, plus particulièrement à celui de l'internationalisation. Nous avons dès lors étudié et comparé la planification d'Amsterdam, Barcelone, Genève, Milan

et Bruxelles évidemment. D'abord, les contextes institutionnel et politique des cinq villes sont tracés. Ensuite leurs plans et stratégies de développement sont analysés en vue de répondre à cinq questions-clé : (1) quel est le rapport aux autres villes internationales ou le positionnement international prônés dans la planification ? (2) Comment est envisagée l'organisation de la ville-centre avec sa zone métropolitaine ? (3) Qu'est-ce qui est ressenti comme une pression en ce qui concerne le caractère international de la ville ? (4) La notion de « réseau » est-elle intégrée et comment est-elle définie ? (5) Quel est le type de matérialisation des plans et projets et qui est impliqué ? Une synthèse des cinq analyses apparaît à la fin du chapitre.

## Partie I L'esprit de la planification et son héritage à Bruxelles<sup>1</sup>

Dans « L'urbanisme des réseaux » G. Dupuy écrivait : « dans la plupart des pays occidentaux, les analyses convergent. L'urbanisme, la planification urbaine sont mis en cause. La crise est chronique, le malaise permanent. » (Dupuy, 1991 : 9). Il y aurait une crise de l'urbanisme qu'on pourrait retrouver dans la plupart des pays occidentaux et qui s'exprimerait par une remise en question de la nécessité même de la planification. Des architectes/urbanistes comme R. Koolhaas vont jusqu'à énoncer une disparition prochaine de l'urbanisme dans les « villes génériques ». En prenant le modèle de certaines villes américaines, comme New York, R. Koolhaas affirme que l'organisation urbaine se structure presque spontanément, indépendamment de toute planification, laquelle apparaîtrait le plus souvent comme une limite, un frein ou encore un obstacle aux développements urbains. La planification ne viserait qu'à chercher à contrôler un développement urbain qui ne cesserait de s'accélérer et dont les productions (métropolisations, extensions urbaines, friches réappropriées, etc.) excèderaient toute volonté de maîtrise. La ville serait toujours en quelque sorte en « avance » sur la planification, ne laissant à celle-ci qu'un rôle périphérique et mineur qu'elle ne reconnaîtrait pas et qui l'entraînerait à légiférer sur des domaines qu'elle ne peut prendre en compte.

Les positions de R. Koolhaas radicalisent des tendances qu'on retrouve à un état plus implicite ou sourd dans différentes approches contemporaines de la ville mais qui partagent une même remise en question massive de l'urbanisme et de la planification. La crise contemporaine de l'urbanisme et de la planification se transforme en une remise en question radicale de la nécessité de cette dernière. Il nous semble au contraire que les transformations urbaines contemporaines, loin d'impliquer un rejet de toute pratique de planification, la rend d'autant plus nécessaire mais à certaines conditions. La crise de la planification concerne avant tout une certaine approche de la planification, de son rôle et de ses techniques. Ce qui nous semble être en crise, c'est une certaine approche de l'espace, de la manière de le traiter, de lui attribuer des fonctions et de déterminer ainsi a priori des « usages » de la ville. La planification s'est en grande partie définie comme une pratique d'organisation de l'espace, de ses clôtures ou frontières, des fonctions qui

---

<sup>1</sup> Partie réalisée par Didier Debaise (CRU) et Graziella Vella (CRU).

doivent y être exercées. Elle a été profondément normative au sens où elle a cherché en permanence à déterminer a priori des normes d'usages et de fonctionnement. C'est cette vision normative de la ville qui est actuellement remise en question par les transformations urbaines contemporaines. Le constat de R. Koolhaas met en évidence une chose importante : les développements urbains se laissent de moins en moins canaliser dans des normes ou des projets à plus ou moins long termes.

Dès lors, pour rendre compte de cette nécessité d'une transformation de la planification, il convient de montrer comment est née cette vision de la planification comme pratique normative de l'espace urbain.

### *A) La vision progressiste : la mise en ordre de l'espace*

Lorsque l'on parle d'une « crise de l'urbanisme » on prend souvent le risque de cacher la multiplicité des définitions et des techniques qui définissent l'urbanisme. Qu'y a-t-il de commun entre l'urbanisme fonctionnaliste tel qu'on le retrouve notamment chez Le Corbusier et, par exemple les modèles organicistes tels qu'on les retrouve notamment chez Wright<sup>2</sup> ? L'urbanisme ne s'inscrit pas dans une seule histoire linéaire qui irait du XIX<sup>e</sup>s au XX<sup>e</sup>s dans une progression sans conflits ou oppositions, certaines tendances restant minoritaires. Il est fait, au contraire, de confrontations entre visions parfois opposées de la ville. Dès lors, une question importante est de savoir quel modèle urbanistique, quelle approche du territoire est remise en question. Nous pouvons essayer de préciser, très schématiquement pour le moment car nous y reviendrons plus en détail, quel modèle urbanistique est en crise. On trouve à nouveau chez G. Dupuy une description qui résume très bien l'approche urbanistique mise en cause actuellement :

*« On découpe ainsi le territoire en fonctions et en lieux de problèmes dont on pose qu'on peut les résoudre spécifiquement et que, de surcroît, cette addition d'opérations donne une politique homogène et cohérente. La fonctionnalisation et le zonage deviennent les maîtres-mots qui se substituent au territoire, tout en lui donnant un contenu, une réalité, bref, une existence... La démarche veut que tout puisse être analysé en termes de fonctions-zonages, les deux éléments se confortant mutuellement » (Dupuy, 1991 : 63)*

---

<sup>2</sup> Comme les rationalistes européens, F. L. Wright est un pionnier de l'architecture moderne, mais l'affranchissement de la tradition prend chez lui une autre forme.

La crise actuelle de l'urbanisme est à chercher dans cette organisation de l'espace urbain entre termes de « zones », de fonctions, et dans cette pratique de découpage du territoire. Dès lors, se pose une première question : d'où vient cette identification de l'urbanisme à une pratique du découpage fonctionnel du territoire ? Comment se fait-il qu'implicitement et spontanément, lorsqu'on parle d'urbanisme, on tend à penser en termes de zones et de fonctions ? On peut faire remonter la mise en place de cette vision urbanistique à la révolution industrielle, plus particulièrement au XIX<sup>e</sup>s. Plusieurs facteurs caractérisent cette poussée industrielle et ses conséquences urbaines à partir desquelles un ensemble de pensées urbanistiques voit le jour :

1. Une migration importante des campagnes vers les villes et une impressionnante poussée démographique dans celles-ci. Campagnes à l'abandon, banlieues en désordre, ville sursaturées d'habitants et de véhicules, la société industrielle suscite ainsi une crise de croissance et l'éclatement de l'ancienne forme urbaine. Au début du 19<sup>e</sup> siècle, les populations des campagnes abandonnent leurs champs pour venir chercher du travail dans les usines et s'entassent au cœur même des villes<sup>3</sup>. L'exemple de Bruxelles le montre : au début du XIX<sup>e</sup>s, elle est une des premières puissances industrielles continentales, ce qu'elle restera jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup>s. L'évolution démographique y est profondément liée : l'ensemble des communes qui composent l'actuelle région bruxelloise, compte 140.322 habitants, en 1831, 211.634 habitants en 1846 et 626.075 en 1900.
2. Une densification et un éclatement des frontières urbaines : cette accumulation d'ouvriers au centre des cités produit la destruction des fortifications avec pour objectif de desserrer la ville, d'assainir les quartiers socialement « dangereux » et repousser les populations pauvres à la périphérie. La ségrégation sociale se lira sur le sol :

---

<sup>3</sup> Notons que ce mouvement de population a été précédé par ce que certains historiens de l'économie ont appelé la « protoindustrie ». On entend par « protoindustrie » une première phase de l'industrialisation des villes par des fonctions à la limite de l'artisanat et de l'industrie : travail à domicile, travail saisonnier qui permettaient aux paysans d'être engagés dans une industrie sans pour autant devoir quitter leur terres. Elle a été un facteur essentiel de la déterritorialisation de la paysannerie en la liant à une activité industrielle à laquelle elle était tout d'abord réticente. Par elle, une main d'œuvre importante devenait disponible, d'abord à court terme, pour devenir une force continuellement présente dans l'industrie. Elle a été un facteur important du passage d'un grand nombre de paysans au statut d'ouvrier.

recentrement de populations pauvres dans certains quartiers à la périphérie. On assiste, selon les termes de H. Lefebvre, à un phénomène d'« implosion/explosion », c'est-à-dire une densification interne et un élargissement continu des zones urbaines. Ce schéma implosion/explosion demeure parfaitement opératoire des années cinquante jusqu'au début des années septante (Blanquart, 1997 : 131).

3. Une transformation majeure des réseaux urbains : voies de communication pour le transport des marchandises notamment (chemins de fer, canaux, transport maritime), augmentation des infrastructures de production et de distribution, liaisons de plus en plus importantes entre des pôles industriels de régions différentes. La ville se densifie et en même temps elle se développe au delà des frontières des villes classiques. C'est ainsi que s'établit un nouveau rapport au territoire. « Champ de forces d'un nouveau type, le territoire n'est plus d'abord le siège du politique, mais le support instrumentalisé de l'économique. (...) Par le vecteur de l'industrie, le capital va s'emparer de l'espace et le refaçonner » (Blanquart, 1997 : 118).

L'urbanisme tel que nous le connaissons aujourd'hui prend naissance en partie dans cette situation complexe d'un « désordre » issu de la révolution industrielle. « L'industrialisation a détruit l'ordre de la ville comme totalité rationnelle ou culturelle. L'homme (de la raison ou de la culture) ne retrouve plus dans ce désordre son image rationnelle ou expressive ; il ne se reconnaît plus dans son oeuvre » (Fourquet, 1976 : 39). Tel est, selon François Fourquet, le fond commun du discours sur la ville tout au long du XIX<sup>e</sup>s. La question posée par les premiers urbanistes - et qui va donner naissance au fonctionnalisme et aux schémas de l'urbanisme tel que nous en héritons encore actuellement – est de savoir comment ordonner et contrôler ce désordre, comment canaliser cette poussée démographique, comment contrôler les voies de communications et comment territorialiser ces fonctions de l'industrie. Diverses propositions d'ordonnement urbain vont émerger pour résoudre ce problème de la « ville chaotique », on peut toutefois observer à posteriori une focalisation sur un modèle territorial précis : un système fermé dans lequel doivent coexister deux acteurs principaux, l'entreprise industrielle et ceux qu'elle emploie. C'est ainsi que se met en place dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup>s une approche de la ville entièrement axée sur l'industrie. La ville y apparaît comme le prolongement de l'industrie, comme si l'ensemble de ses usages

(habitats, loisirs, écoles, etc.) devaient être organisés à partir de l'industrie. La pratique urbanistique va très vite correspondre à une « rationalisation » de l'espace qui rejoint l'idée d'une « rationalisation » des fonctions industrielles et des méthodes de standardisation. L'urbanisme, dominé par le courant progressiste tout au long de son histoire jusqu'à aujourd'hui, va opérer quatre grandes transformations dans l'approche des phénomènes urbains :

1. La mise en place d'un savoir autonome, d'une intervention « scientifique ». Comme l'écrit F. Choay, ce qui distingue cette approche de la ville des approches dites « pré-urbanistes », c'est qu'elle n'est plus l'œuvre de généralistes, d'historiens, d'économistes comme l'étaient des gens comme Fourier, Cabet, Owen, Moris ou encore Proudhon (Choay, 1965 : 30). L'urbanisme fonctionnaliste tel qu'on le retrouvera beaucoup plus tard aussi chez Le Corbusier est l'œuvre de spécialistes pour qui l'intervention dans l'organisation urbaine implique un savoir spécifique, avec des techniques et des outils de traitement différents d'autres aspects de la vie en société. Les pensées urbanistiques rompent avec les tendances pré-urbanistes parce qu'elles pensent que la ville en tant que telle peut être l'objet d'un traitement « scientifique », rationnel et général. Cette mise en place d'une « discipline » autonome est bien évidemment liée à l'industrialisation.

2. La substitution aux communautés d'un « individu-type ». Les communautés impliquaient des traitements différenciés, singuliers selon les cas : à chaque individu ou groupe devrait correspondre des besoins et des normes spécifiques. Les premiers urbanistes vont substituer à ces communautés, et aux singularités individuelles, un individu-type, général et universel : le citoyen, le travailleur, l'habitant. Cette image de l'homme-type se retrouvera à la base de la Charte d'Athènes<sup>4</sup> qui analysera les besoins humains universels dans le cadre de quatre fonctions : habiter, travailler, circuler, se cultiver, et préconisera un modèle universel d'aménagement de l'espace. Cette approche en terme d'individu-type permet de mettre en place un étalon général, une mesure et un traitement standardisés des fonctions humaines et des problèmes qui peuvent apparaître spécifiquement dans les situations urbaines.

3. Une approche privilégiant l'ordre et le traitement général des problèmes. Le Corbusier l'énoncera en toute clarté : « la géométrie devient la rencontre du beau et du vrai » ; la ville « saine » doit être organisée par la rue droite et l'angle droit. Il

---

<sup>4</sup> C'est lors du 4<sup>e</sup> congrès CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture moderne) qui eut lieu à Athènes que furent établis les principes de cette charte d'urbanisme publiée à Paris en 1941.

s'agit pour les urbanistes de favoriser un flux de circulation stable. Aux routes sinueuses, à une ville marquée par des formes plus ou moins chaotiques, il faut substituer une ville géométrique, faite de formes rationnelles. Les différentes parties de la ville doivent être clairement identifiables et correspondre à des schémas d'organisation clairs. Ce qui aboutira à la séparation de « l'espace privé, ou l'on peut séjourner, et de l'espace public, ou il faut circuler » (Stengers, 2000 : 23). On retrouve ici une même volonté de substituer aux problèmes spécifiques un traitement général : les formes urbaines doivent correspondre à leurs fonctions et celles-ci sont nécessairement générales.

4. Une approche hygiéniste et thérapeutique de la ville. Le souci de l'efficacité se manifeste d'abord dans l'importance accordée à la question de la santé et de l'hygiène. Selon Isabelle la ville moderne est le produit d'une lutte délibérée, politique, technique et réglementaire contre la complexité. Elle a été fabriquée par les urbanistes sur le modèle d'un organisme en bonne santé, où rien ne stagne, où sont écartés les désordres et la fièvre. Ce qui a transformé en trouble, en désordre, en pathologie, bref en menace tout ce qui peuplait les anciennes villes (Stengers, 2000 : 22-23). C'est d'ailleurs dans ces termes que Michel Ragon introduit son histoire de l'architecture et de l'urbanisme moderne « L'histoire des villes au XIXe siècle (...) est celle d'une maladie. L'histoire des villes au XXe siècle sera celle des médicaments pour essayer de sauver un mourant » (Ragon, 1986 : 11). Cette analogie entre la ville et le corps, l'urbaniste et le médecin est très bien identifiée par Blanquart quand il dit : « La médecine des vieux corps urbains relève de la chirurgie : il faut ouvrir, étaler dans l'espace, décomposer la complexité. Ce qui revient à isoler des fonctions. » (Blanquart, 1997 : 133)

## ***B) Zonage fonctionnel et réseaux urbains***

Pour réaliser ce traitement de la ville et la mise en place d'une technique d'intervention spécifique et scientifique, les urbanistes ont privilégié une identification entre espaces et fonctions que le terme « zonage » a pour but de réaliser. Comme l'écrit Auzelle : « *Le zonage ou zoning est le grand principe universellement adopté, encore que sa conception ne soit pas la même dans tous les pays* » (Auzelle, 1961 : 22). Qu'est-ce que le zonage ? C'est tout d'abord le découpage d'un espace en zones géographiques. La ville est divisée en un ensemble de territoires clairement délimités par des frontières et des clôtures. Les zones sont les unes à côtés des autres comme des lieux distincts, formant une mosaïque. Ce découpage

géographique n'est évidemment pas un découpage naturel, bien qu'on puisse tenir compte de la morphologie et de l'espace en tant que tels, il est purement administratif et n'est pas nécessairement visible pour les habitants ou « usagers » qui passent sans le savoir en permanence d'une zone à une autre, d'un lieu à un autre.

Mais le zonage n'est pas simplement une délimitation de territoires géographiques, c'est une délimitation de fonctions comme habiter, travailler, se divertir, se déplacer. On peut, en différenciant l'espace, attribuer à des lieux des fonctions et contrôler leur organisation et leur développement. Toutes les situations complexes issues de la société industrielle trouvent une solution extrêmement simplifiée qui permet une rationalisation de l'espace. Les situations hybrides telles qu'elles existaient et qui se sont prolongées dans les premiers moments de l'industrialisation - par exemple le logement sur le lieu du travail, commerces et habitats, constructions de logements disséminés dans le territoire produisant un développement plus ou moins chaotique des fonctions - peuvent être rationalisées en identifiant le lieu et la fonction. On retrouve cette idée chez Le Corbusier :

*« Le zonage est l'opération faite sur un plan de ville dans le but d'attribuer à chaque fonction et à chaque individu sa juste place. Il a pour base la discrimination nécessaire entre les diverses activités humaines réclamant chacune leur espace particulier : locaux d'habitation, centres industriels ou commerciaux, salles ou terrains destinés aux loisirs. » (Le Corbusier, 1971 : 15)*

Cette identification entre lieux et fonctions, permet une maîtrise du développement, une gestion des différents aspects de l'organisation sociale. Comme l'écrit G. Novarina, elle est « fondée sur un travail de découpage de l'espace (le zonage) devant aboutir à la délimitation de zones entre lesquelles il convient de répartir de manière équilibrée les populations, les activités, les logements et les équipements. Elle débouche sur l'organisation d'une répartition des tâches entre les différentes échelles de la planification. » (Novarina, 1999 : 52).

Cette répartition permet un contrôle des fonctions, une relative maîtrise. C'est pourquoi on doit le comprendre par rapport à ce qui se passe dans les premiers moments de l'industrialisation. Ce qui importait était de contrôler cet afflux (l'afflux massif d'ouvriers), de le canaliser, de faire la différence, de marquer territorialement le type de fonction occupée ; de la même manière, il fallait permettre un regroupement des fonctions industrielles pour rationaliser la production, dont le fordisme est l'expression la plus complète et la plus conséquente : construction de

vastes ensembles industriels, centralisation des fonctions, complexes de loisirs et rationalisation des communications, etc.

Ce découpage va permettre une distribution des compétences administratives et politiques. Les zones relèvent de compétences différenciées. A l'habitat correspond des compétences liées au logement, à son développement, à ses transformations, aux critères d'habitation et de salubrité, aux infrastructures nécessaires à son existence (distribution d'eau, électricité, voiries, etc.), il s'agit avant tout de déterminer la nature et l'importance de constructions édiflables. Aux zones industrielles correspondent des compétences de développement économique, de régulation des implantations et de maîtrise du développement industriel. Aux communications correspondent des compétences de maîtrise des mobilités, de cohérence dans les liaisons entre fonctions, de contrôle et de canalisation des déplacements, etc. Pour chaque zone interviennent des pouvoirs spécifiques mais qui doivent en même temps traduire une politique plus globale.

La souveraineté est à la fois unifiée dans son lien à un territoire administratif et politique (la commune, la province, la région, le pays) et en même temps différenciée selon les lieux de son activité. On ne peut réduire l'organisation des fonctions à la simple expression d'une souveraineté générale, car chaque lieu implique des modes d'organisation et de contrôle spécifiques. Ainsi, bien qu'il existe évidemment des liens entre l'habitation et le travail, les deux relèvent de compétences administratives et politiques distinctes, chacune a une organisation spécifique qui ne peut être identique à une autre.

Le fait de sérier les problèmes a rendu l'intervention publique et l'organisation administrative cohérentes : les fonctions et les compétences sont clairement délimitées. Mais elle s'est aussi heurtée très rapidement aux limites d'un découpage. Les zones ne sont pas aussi clairement délimitées dans la réalité; les frontières entre certaines fonctions sont souvent floues et les logiques inhérentes aux unes impliquent nécessairement les autres. Ainsi, il est évident que le développement industriel peut impliquer, comme ce fut le cas au XIX<sup>e</sup>s, de profondes transformations de l'habitat et des loisirs. Nous retrouvons cette volonté de mise en place d'un savoir spécialisé et scientifique qui doit permettre un traitement spécifique : chaque zone peut faire l'objet d'une analyse particulière, mobiliser un champ de savoirs et des compétences différenciés : démographie, économie, statistique, évolution historique, etc.

A ce morcellement de la ville cherche à répondre une politique visant à établir une cohérence. C'est le rôle des plans directeurs qui cherchent une cohérence plus globale ou plus transversale. Il s'agit de mettre en relation les différents facteurs de développement urbain : sociaux, démographiques, économiques. « Le plan directeur définit les principes qui doivent guider l'aménagement du territoire ; il trace la ligne de conduite à suivre en ce domaine et se veut purement indicatif. » (Auzelle, 1961 : 20).

Le zonage fonctionnel ne fait qu'exprimer à la fois une tendance générale de la société industrielle vers la rationalisation de l'espace et le regroupement des fonctions et la favorise en l'inscrivant territorialement. Ce qu'il produit ce n'est pas simplement une clôture de l'espace mais ce qu'on pourrait appeler des clôtures sociales, c'est-à-dire des délimitations précises des activités sociales. C'est une société en lieux clos, en territoires distincts qui se met en place à l'ère industrielle et qui se perpétue encore actuellement.

Nous reprenons au Cerfi<sup>5</sup> l'idée d'équipements collectifs. C'est une vision très large des équipements qu'ils construisent. Ainsi ils considèrent l'école, l'hôpital, l'entreprise, les infrastructures de communication comme des équipements. Cette notion est particulièrement intéressante car elle permet de comprendre l'organisation sociale telle qu'elle s'exprime notamment dans le territoire. Un équipement collectif est un lieu précis, marqué par des signes et une infrastructure (architectures, signes d'entrée et de sortie, signes d'appartenances au lieu comme la signalisation, l'esthétique du lieu qui doit pouvoir exprimer sa fonction). Ces signes sont essentiels. On retrouve chez Le Corbusier une même idée : un bâtiment doit pouvoir être identifié dans sa fonction par sa façade, son type d'architecture. Mais un équipement est aussi un type de fonctionnement spécifique avec ses lois propres (les règlements intérieurs, les techniques qui y sont utilisées, etc.) qui les rendent relativement autonomes et le type de sujet auquel il s'adresse (le malade pour l'hôpital, l'écolier pour l'école, etc.) ; le sujet de l'un n'étant pas le sujet de l'autre. C'est en ce sens que comme l'écrit G. Deleuze, « l'individu ne cesse de passer d'un milieu clos à un autre, chacun ayant ses lois : d'abord la famille, puis l'école, puis la caserne, puis l'usine... »(Deleuze, 1990 : 240). Comme chaque milieu est indépendant, ce n'est pas la « même » personne qui est tantôt le sujet de l'école et tantôt le sujet de « l'usine ». On ne cesse d'entrer dans un lieu et d'en sortir pour un

---

<sup>5</sup> Le cerfi a réalisé dans les années' 70 des recherches pour le compte du gouvernement Français, notamment « les équipements du pouvoir » pour le Ministère des équipements en 1976.

autre. Les équipements se définissent par une différenciation nette, précise, entre le dedans et le dehors. Il s'ensuit une certaine différence entre la « vie privée » et la « vie publique ou sociale ». Le logement doit lui aussi être délimité dans sa fonction d'habitat, et sortir du logement, c'est directement s'inscrire dans des fonctions sociales.

Bruxelles hérite de cette vision progressiste de l'espace et de la mise en œuvre d'une pratique du zonage comme approche privilégiée de la planification (Voir encadré). Les recommandations de la Charte d'Athènes, issues des premiers Congrès Internationaux d'Architecture Moderne, contiennent plusieurs idées que l'on peut retrouver derrière certains projets bruxellois, qu'ils aient ou non été réalisés. Ainsi, par exemple, les projet de « cité administrative » élaboré en 1929-30 ou encore la proposition de restructuration de Bruxelles par Victor Bourgeois pour le Grand Bruxelles en 1929, sont fortement imprégnés des CIAM même s'ils n'ont pas été réalisés. Parmi les réalisations qui ont eu lieu après la guerre, on peut citer la « cité administrative » et le « Plan Manhattan ». Ils mettent en œuvre un contrôle de la dispersion des fonctions en centralisant dans des complexes administratifs l'ensemble des bureaux. On retrouve les principes de la charte d'Athènes : centralisation des fonctions, visibilité de celles-ci, construction en hauteur pour libérer l'espace et rationalisation des voies de communication.

En 1947, l'administration de l'urbanisme (Ministère des travaux publics et de la reconstruction) confie au **groupe « Alpha »** la mission de mettre sur pied un plan régional pour Bruxelles. Ce plan, dont l'élaboration a été interrompue vers 1955, s'inspirait très fort de la Charte d'Athènes (1933), qui proposait un cloisonnement systématique du logement, du travail, des loisirs et des transports. L'étude en tant que telle ne fut jamais publiée et n'eut aucun effet visible sur la politique menée.

En 1955, la ville de Bruxelles prenait elle-même l'initiative de l'aménagement du Pentagone et chargeait le **groupe « Tekhné »** de la création d'un plan d'urbanisation pour le pentagone bruxellois. Le plan fut terminé en 1962 et fut accepté par la ville de Bruxelles comme document de gestion. Il servit, plus que probablement, de fil conducteur aux importantes décisions prises dans les années '60 à Bruxelles en matière d'urbanisme. Le point essentiel du « plan Tekhné » était la réorganisation de Bruxelles-ville en fonction de la circulation. Une autre option importante du plan était la subdivision fonctionnelle verticale, ou zonage. Les attributions changeaient en fonction des niveaux. La motivation sous-jacente à ce plan était l'espoir de repeupler le centre de Bruxelles - surtout dans sa partie méridionale. De là aussi l'option de démolir de nombreux quartiers pauvres.

En 1962, le plan régional de Bruxelles (Plan Alpha) prit un nouvel essor. En exécution de la loi de 1962, le groupe Alpha a été chargé d'élaborer un avant-projet de plan de secteur pour Bruxelles : « le plan Alpha est, du point de vue technique, un plan très bien conçu qui, en vertu des principes du CIAM, accorde une grande importance à la circulation automobile et opte pour le cloisonnement des fonctions. » (Lagrou, 1982-83 : 322) L'administration de l'urbanisme a retravaillé le plan Alpha. La recevabilité administrative en a été vérifiée et il a subi des adaptations fondamentales.

En 1973 est décidée l'accélération de l'achèvement du plan de secteur, sous la pression politique des groupes d'action. Le plan de secteur acquiert force de loi en novembre 1979.

## Partie II. La Ville-flexible<sup>6</sup>

### A) Introduction

Une série d'analyses convergent (M. Castells, S. Sassen, P. Veltz, etc.) vers un même constat : à partir des années '80, s'opère une transformation importante des entreprises et du travail dans la plupart des pays européens. On passerait d'un modèle tayloriste qui s'exprime par deux caractéristiques essentielles – la rationalisation des entreprises avec la constitution de grandes zones fonctionnelles, et la stabilité des trajectoires professionnelles avec des formes contractuelles privilégiées notamment les contrats à durée indéterminée et des régimes de travail à temps plein – à un modèle dit post-fordiste. Le post-fordisme regroupe une multiplicité de définitions partielles, de considérations à la fois économiques, sociales et politiques si bien qu'il apparaît très difficile d'en donner une définition simple et univoque. Le plus souvent, le post-fordisme est utilisé pour mettre en évidence un ensemble de transformations s'opérant, particulièrement mais pas uniquement, dans des régions dites post-industrielles, c'est-à-dire des régions où notamment le secteur tertiaire deviendrait majoritaire.

Nous avons choisi de traiter la question du post-fordisme à partir de deux transformations présentes dans la plupart des pays européens, bien que de manière chaque fois spécifique :

1. Les nouvelles formes d'organisation des entreprises. Nous prenons « entreprise » au sens large, à la fois public et privé, dans les différents secteurs principalement du tertiaire. Cette transformation dans l'organisation des entreprises, nous la traiterons principalement à partir des formes dites d' « externalisation » que nous définirons et sur lesquelles nous reviendrons plus longuement.
2. La « flexibilisation » du travail. Par flexibilité du travail, nous entendons principalement : a) les formes contractuelles favorisant une instabilité professionnelle, c'est-à-dire principalement le travail temporaire ; b) les régimes de travail à horaires variables et le travail à temps partiel ; selon Francis Godard, entre un quart et un tiers de la population des pays industrialisés ne suivent pas le modèle du temps plein avec des horaires réguliers. A cela, il faut ajouter la masse des travailleurs à emplois instables

---

<sup>6</sup> Partie réalisée par Didier Debaise (CRU) et Graziella Vella (CRU).

du fait en particulier de la dérégulation du contrat de travail (Godard, 1997 : 401). c) ce que nous avons appelé précédemment le « travail informel » c'est-à-dire les zones plus ou moins floues du travail – le travail au noir, le travail illégal – qui sont tolérées et parfois mêmes requises par les entreprises comme l'a montré principalement S. Sassen dans « the global city : New York, London, Tokyo ».

Bien que ces deux aspects du post-fordisme se soient constitués plus ou moins indépendamment l'un de l'autre, ils sont actuellement imbriqués et il est difficile d'analyser la flexibilité du travail sans rendre compte des transformations des entreprises et réciproquement. L'instabilité professionnelle est de plus en plus nécessaire au fonctionnement des entreprises qui dans leur organisation même favorise une instabilité qui leur permet de se modifier et de se reconfigurer plus facilement (ce qui est principalement l'enjeu des nouvelles organisations), comme nous le verrons. Si l'on peut constater des formes d'instabilité bien avant les années' 80 – il suffit de voir les crises qui ont traversé le siècle – on peut dire que la spécificité de nouvelles situations est que l'instabilité n'y apparaît plus comme une situation provisoire ou accidentelle mais qu'elle fait partie intégrante des nouvelles formes de travail et d'organisation. Loin d'être conjoncturelle, cette instabilité apparaît comme une réalité structurelle ; telle est du moins l'hypothèse que nous chercherons à évaluer en la mettant à l'épreuve sur la région bruxelloise.

Cette question en renvoie à une autre : en quoi cette instabilité « économique » et sociale pour le dire très schématiquement manifeste-t-elle ou implique-t-elle des transformations urbaines ? En un mot : quelle est la réalité urbaine du post-fordisme et pourquoi parlons-nous d'une « ville flexible » ? Il est bien sûr actuellement très difficile d'y répondre dans la mesure où il s'agit de réalités plus ou moins émergentes. Le recul qui nous permettait de décrire, très succinctement, ce qu'était la ville-fordiste n'est pas possible ici. Nous savons néanmoins que l'externalisation des entreprises et que l'augmentation de la flexibilité du travail ont des conséquences sociales importantes dont les principales sont : une transformation des temps de travail et donc des temps sociaux ; une augmentation des mobilités urbaines, des situations de plus en plus floues entre les aspects « publics » et « privés » des individus, une instabilité des conditions d'existence.

Ce sont ces trois questions qui feront l'objet principal de cette partie : 1. les transformations des entreprises ; 2. l'instabilité professionnelle ; 3. la ville flexible.

## *B) Les territoires de l'entreprise*

### **1. Définition de l'externalisation**

Comme l'écrit P. Veltz, « les évolutions des cadres organisationnels du travail sont évidemment multiples et diversifiés, selon les secteurs, les entreprises, les pays. Mais, en deçà de cette diversité, une tendance globale très claire se dessine, en faveur de ce qu'on peut appeler des «schémas cellulaires en réseaux » (P. Veltz, 1996 : 290). Plusieurs concepts ont été utilisés pour rendre compte de cette transformation : externalisation, sous-traitance, organisation réticulaire, entreprises-réseaux, post-fordisme, etc. Tous renvoient à une idée très générale selon laquelle les nouvelles entreprises s'organisent par une « délégation » des fonctions. C'est pourquoi, nous utiliserons de préférence le terme d'« externalisation » qui rend compte plus adéquatement de ces transformations. L'externalisation et l'augmentation de la flexibilité du travail, que nous analyserons ultérieurement, sont les deux éléments essentiels des économies dites post-fordistes.

Comment définir l'externalisation ? On peut donner une définition générique: l'externalisation est l'attribution de fonctions - qui étaient jusqu'alors internes à l'entreprise - à d'autres entreprises. En d'autres mots, il s'agit d'une délégation de certains travaux à d'autres entreprises. La panoplie des fonctions déléguées est extrêmement diversifiée. L'INS regroupe les entreprises dont la principale fonction est de prendre en charge des travaux d'autres entreprises, les entreprises de services aux autres entreprises (ESE). Elles constituent le code NACE 74 qui regroupe les entreprises suivantes:

- Les services de conseil et d'assistance fournis aux entreprises. Ils regroupent : les activités juridiques (cabinets d'avocats et conseillers juridiques, études de notaires, cabinets d'huissiers), les activités comptables (comptables, experts-comptables, réviseurs d'entreprises, conseillers fiscaux), les études de marché et les sondages, les conseils pour affaires et management (bureaux de relations publiques) et les activités de gestion et d'administration de holdings et de centres de coordination.
- Les conseils techniques et les activités d'architecture et d'ingénierie qui regroupent principalement les bureaux d'architectes, de géomètres et les études techniques et activités d'ingénierie.

- Les essais et analyses techniques (contrôle technique des véhicules)
- La publicité (agences de publicité, gestion de supports de publicité, etc.)
- La sélection et la fourniture de personnel (agences d'intérim et fourniture de personnel temporaire, la sélection du personnel et le placement, les agences de mannequins, hôtesse et similaires).
- Les enquêtes et sécurité (entreprises de gardiennage, services de sécurité, services de recherche et bureaux de détective)
- Le nettoyage industriel
- Les services divers fournis principalement aux entreprises (activités photographiques, secrétariat et traduction, organisations d'événements, secrétariats sociaux, etc.).

Un des traits particulièrement marquants de ces entreprises est qu'elles cristallisent actuellement des formes dualisées dans le travail: les travailleurs les plus précarisés forment une partie de ces entreprises ainsi que les travailleurs les plus stables. Le fait de les considérer comme une seule entité entraîne le plus souvent une réduction des réalités sociales et professionnelles qui constituent ce groupe très hétérogène d'entreprises.

## **2. Fonctionnement et raisons de l'externalisation**

S'il semble a priori qu'il n'y ait pas de fonctions au sein d'une entreprise qui ne puisse être externalisée, il reste néanmoins que toute externalisation se fait à partir d'une fonction principale que l'entreprise ne peut déléguer. Les fonctions externalisées sont relativement annexes à la fonction principale de l'entreprise, à ce que Boltanski appelle « son cœur de métier ». Elles sont annexes mais essentielles à son fonctionnement. Elles étaient jusqu'alors prises en charge par le personnel même de l'entreprise, à l'intérieur de celle-ci.

On doit distinguer deux types d'externalisation :

1. Une externalisation dans l'enceinte même de l'entreprise. Les fonctions externalisées sont prises en charge par une entreprise externe mais les travaux effectués le sont à l'intérieur même de l'entreprise qui donne en sous-traitance. Les exemples les plus connus sont les sociétés de gardiennage ou de sécurité. La fonction est déléguée à une entreprise externe qui envoie des travailleurs sur

le site même de l'entreprise qui donne en sous-traitance. On parlera d'une « externalisation interne » à l'entreprise.

2. Une externalisation des fonctions en dehors de l'entreprise. Ici, au contraire, les fonctions déléguées sont exercées sur le site d'autres entreprises, plus ou moins distantes géographiquement de l'entreprise qui donne en sous-traitance. Les sociétés de recrutement, de gestion du personnel, de marketing, certains help-desk, téléventes, publicité, etc. sont des entreprises qui prennent le plus souvent en charge la fonction externalisée dans leur propres bureaux.

Ce schéma d'externalisation « interne » ou « externe » s'oppose à la logique organisationnelle des sociétés plus classiques, du modèle fordiste ou tayloriste, pour lesquelles la rationalisation du travail passait par la prise en charge de toutes les fonctions par l'entreprise. Les entreprises fordistes se définissent par une forte adéquation entre leur espace géographique et l'ensemble des fonctions qu'elles prennent en charge, alors que dans les modèles d'externalisation, on assiste, comme nous le verrons, à une remise en question très profonde des différences entre l'intérieur et l'extérieur, une remise en question des frontières de l'entreprise.

Une étude récente réalisée par le groupe « Ernst & Young » en France basée sur un questionnaire de la SOFRES auprès des entreprises françaises et intitulée « Pratique et tendances du marché de l'externalisation en France » montre que plus de 62% des entreprises interrogées externalisent certaines fonctions. La moyenne est de 4,5 fonctions externalisées. Les raisons invoquées sont pour 54% le « coût et l'efficacité », pour 48% « la qualité et les compétences » et pour 46% « la souplesse et la simplicité ».

1. La diminution des coûts salariaux pour l'entreprise qui donne en sous-traitance. En externalisant une fonction, une entreprise se décharge des coûts salariaux et des coûts afférant à la gestion du personnel ainsi qu'aux infrastructures nécessaires à cette fonction (bureaux, ordinateurs, matériel d'entretien, etc.). Il n'est d'ailleurs pas rare qu'on retrouve dans le personnel « externe » à l'entreprise d'anciens travailleurs de celle-ci. Comme l'écrit F. Lautier, les « frontières entre l'entreprise et l'extérieur s'altèrent, d'autant qu'il n'est pas rare que les personnels des entreprises externalisées soient

d'anciens salariés de l'entreprise donneuse d'ordres, laquelle leur a imposé ce changement d'employeur (avec souvent des pertes de statut, de garanties sociales, voire de salaires). Ils font le même travail qu'auparavant, mais sous d'autres conditions, et sans plus appartenir à l'entreprise où ils continuent de fait à travailler. » (F. Lautier, 2000 : 78).

2. Un recentrement du « cœur de métier » de l'entreprise. En externalisant toutes les fonctions annexes à son fonctionnement, une entreprise peut se recentrer exclusivement sur son activité principale. Comme l'écrit Moss Kanter, « elles [les entreprises] s'adressent à des prestataires de services extérieurs pour ne pas gérer des activités qui n'ont qu'un lointain rapport avec leur activité principale » (Moss Kanter, 1992). En se dégageant d'une série de travaux auxiliaires, que P. Veltz appelle « non stratégiques » (notion qui est elle-même relative et révisable), mais nécessaires à son fonctionnement, une entreprise peut plus facilement se recentrer sur son activité première. De plus, en faisant jouer les concurrences entre les entreprises de sous-traitance, l'entreprise qui donne en sous-traitance pense à la fois bénéficier d'une réduction des coûts et d'une augmentation de la qualité des services.
3. Une flexibilité accrue dans son fonctionnement. L'externalisation des fonctions peut se réaliser dans des situations exceptionnelles qui peuvent être provisoires et changeantes, comme faire face à une augmentation ou à une diminution provisoire de son activité mais aussi à la rencontre de situations inattendues ou spécifiques (études de marché, possibilité d'un élargissement de son activité vers d'autres fonctions, etc.).

Ces pratiques d'externalisation nécessitent bien évidemment des transformations techniques, des infrastructures particulières pour cette gestion complexe que Ciappello et Boltanski ont appelée « réticulaire ». Tout d'abord des outils de gestion: programmes de gestion informatique partagés, réseaux informatiques privés qui permettent aux entreprises de suivre en temps réel la mise en oeuvre de certaines fonctions, mais aussi des outils de communication comme les GSM, emails, Internet qui permettent une communication plus efficace entre l'entreprise qui donne en sous-traitance et l'ensemble des sociétés satellites qui

réalisent ces fonctions. Ces outils ont aussi des conséquences importantes sur le rapport au travail, notamment la difficulté d'une différenciation nette entre l'activité professionnelle et l'activité « privée », tant ils se retrouvent à tous les niveaux de l'activité sociale: l'indistinction des emails professionnels et privés, ne permettant pas de clairement délimiter l'activité professionnelle d'autres activités, les Gsm qui mettent en relation en permanence certains travailleurs à leur entreprise notamment pendant leurs déplacements, mais pas uniquement. Cet ensemble flou de situations dans lesquelles l'activité professionnelle n'est plus nettement distinguée d'autres activités, nous pouvons l'appeler le « travail immatériel ». Les pratiques d'externalisation ont fortement favorisé ce « travail immatériel » difficilement quantifiable par définition. A. Corsani, M. Lazzarato et A. Negri, dans « Le bassin de travail immatériel dans la métropole parisienne » ont pu montrer par une analyse qualitative auprès de différentes sociétés et travailleurs, l'importance de cette forme très particulière du travail qui participe à l'ensemble des activités professionnelles dans la région parisienne. Nous ne pouvons ici que nous borner à indiquer l'importance de cet aspect du travail; il nécessiterait une recherche empirique en soi.

### **3. L'augmentation de l'externalisation à Bruxelles**

Comment évaluer l'importance des pratiques d'externalisation à Bruxelles ? Il est très difficile de faire une estimation et un état des lieux détaillés des pratiques d'externalisation tant les situations concrètes sont en règle générale très floues et que les données existantes ne prennent en compte que les entreprises dont la fonction principale est la sous-traitance. Nous nous sommes basés principalement sur l' « Enquête sur les forces de travail de l'INS » - qui malheureusement ne reprend plus depuis 1998 le détail des activités de services<sup>7</sup>-, sur l'enquête de l'Observatoire bruxellois du marché du travail et des qualifications intitulée « Evolution du marché du travail bruxellois: entre dynamisme et dualité » (2003), ainsi que sur différentes analyses faites dans d'autres pays européens.

#### **a) Démographie des entreprises et sociétés de services**

En 2001, 33.681 entreprises étaient établies à Bruxelles, dont 88,8% (29.909) étaient actives dans le secteur tertiaire. Selon l'observatoire Bruxellois du marché du travail et des qualifications, les entreprises les plus représentées dans le

---

<sup>7</sup> Le fait que le détail du code NACE 74 ait été fait jusqu'en 1998 mais pas au-delà est particulièrement étonnant pour un secteur en pleine évolution comme nous le montrerons.

secteur tertiaire sont, en 2003, le commerce et les sociétés de services aux entreprises (respectivement 24,1% et 23,1%). Les sociétés de services ne représentent par contre que 12, 5% des entreprises en Flandre et 10,5% en Wallonie.

Tableau 2.1: Etablissements et emplois par secteur d'activité – 2001.

	Région		Belgique	
	Etablissements		Etablissements	
	VA	%	Va	%
<b>Secteur Primaire</b>	92	0.3	6.685	2.6
<b>Secteur secondaire</b>	3680	10.9	51874	20.2
Dont :				
Industrie manufacturière	1971	5.9	24.162	9.4
Construction	1686	5.0	27163	10.6
<b>Secteur tertiaire</b>	29909	88.8	198798	77.2
Dont :				
Commerce	8117	24.1	68735	26.7
Hôtels et restaurants	2812	8.3	21458	8.3
Transports et comm.	1344	4.0	11257	4.4
Activités financières	1052	3.1	8802	3.4
<i>Services aux entreprises</i>	<b>7767</b>	<b>23.1</b>	<b>34294</b>	<b>13.3</b>
Administration publique	635	1.9	7210	2.8
Education	920	2.7	7785	3.0
Santé et action sociale	2202	6.5	14569	5.7
Services collectifs	4106	12.2	22178	8.6
<b>Total</b>	<b>33681</b>	<b>100,0</b>	<b>257357</b>	<b>100,0</b>

Sources : Observatoire bruxellois du marché du travail et des qualifications « Evolution du marché du travail bruxellois : entre dynamisme et dualité », 2003.

Les sociétés de services représentent dans le secteur tertiaire bruxellois 23,1 % des entreprises, c'est-à-dire le sous-secteur le plus important après le Commerce (24%). Elles représentent 15% au niveau des emplois ce qui les place en deuxième position après les administrations publiques (16,2%) et avant le commerce (11,9%). La comparaison avec la moyenne belge est intéressante puisqu'on constate que les Services aux entreprises sont de 10% plus nombreux à Bruxelles que la moyenne nationale (13,3%).

À Bruxelles, l'augmentation des services aux entreprises est constante: on passe de 7581 entreprises, en 1997, à 7767, en 2001, c'est-à-dire une progression de 2,5%. Cette progression est toutefois moins importante que la progression générale du secteur tertiaire qui de 1997 à 2001 augmentait de 3,7%. Cette différence peut être expliquée par une relative stabilisation du secteur mais surtout par l'augmentation très importante dans le secteur tertiaire de l' « administration

publique » (+19,8%), des « Transports et communications » (+14.4%), de la « santé et l'action sociale » (+10,6%) et des « services collectifs » (+10,6%).

Ce secteur des services aux entreprises est cependant très instable.

**Tableau 2.2 : Assujettis TVA, créations et cessations d'entreprises en région bruxelloise et en Belgique.**

	Région Bruxelloise			Belgique		
	Assujettis	Créations	Cessations	Assujettis	Créations	Cessations
Commerce	29,8%	23,3%	30,4%	29,2%	25,1%	32,6%
Transports	4,7%	7,2%	6,2%	3,5%	4,5%	4,0%
Administration publique	1,3%	1,6%	1,1%	1,4%	2,1%	1,2%
<i>Services aux entreprises</i>	<i>31,3%</i>	<i>37,6%</i>	<i>29,9%</i>	<i>18,6%</i>	<i>26,0%</i>	<i>18,0%</i>

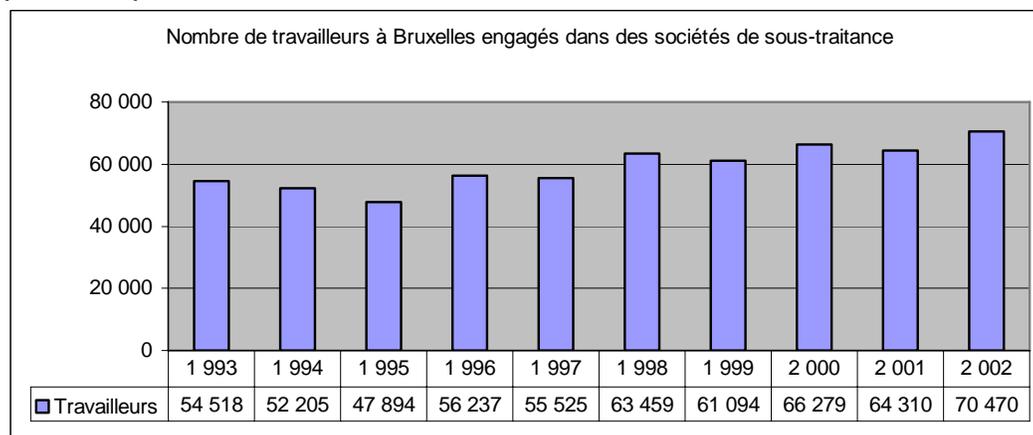
Sources : Observatoire bruxellois du marché du travail et des qualification, « Evolution du marché du travail bruxellois : entre dynamisme et dualité », 2003.

## b) Les travailleurs des sociétés de service aux entreprises

### 1. Evolution et comparaison avec les autres régions

Nous avons jusqu'à présent analysé les démographies d'entreprises. Que représentent les sociétés de service en ce qui concerne les travailleurs ? En reprenant les données de l'Enquête sur les forces de travail de l'INS, on constate une progression continue.

**Tableau 2.3 : Evolution du nombre de travailleurs engagés dans des sociétés de « services aux entreprises » en chiffres absolus, selon le lieu de travail (Bruxelles) de 1993 à 2002.**



Sources : INS, Enquête sur les forces de travail, 1993-2002

Nous pouvons faire deux constats :

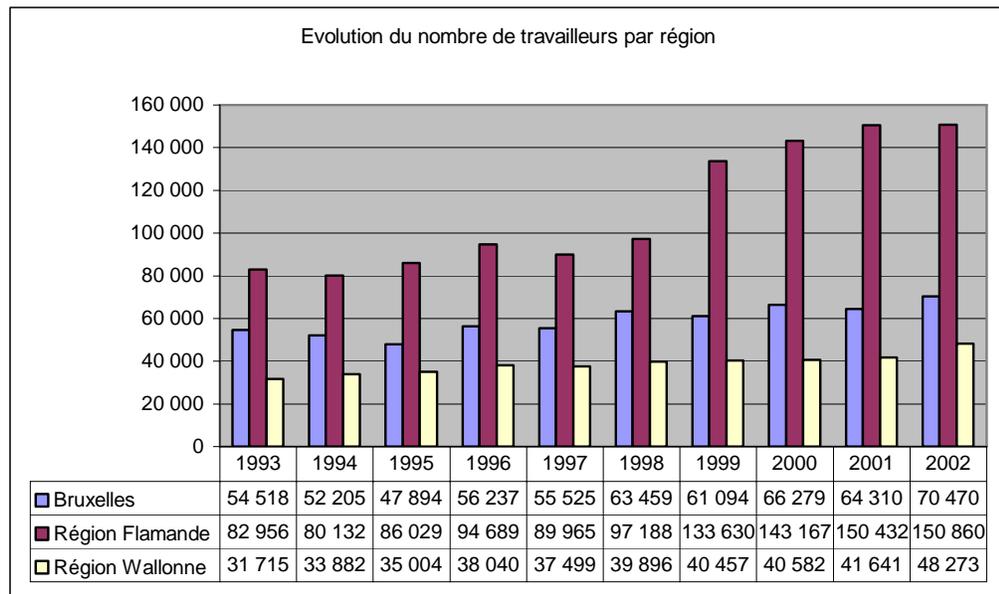
1. De 1993 à 2002, c'est-à-dire en moins de dix ans, le nombre de travailleurs engagés par des sociétés de service dont la principale

fonction est de répondre à des demandes d'autres entreprises, passe de 54.518 à 70.470, c'est-à-dire une augmentation de 29%. Ces chiffres concernent uniquement les personnes dont le lieu de travail est à Bruxelles ; nous ne distinguons donc pas les navetteurs et les résidents bruxellois, nous prenons l'ensemble des travailleurs de la région bruxelloise.

2. Si l'on compare ces chiffres à l'ensemble des travailleurs salariés dont le lieu de travail est dans la région bruxelloise (566.425 en 1999 ; 563.917 en 2000 ; 562.755 en 2001), on constate qu'ils représentent en moyenne 11% de la population active occupée bruxelloise. Ce qui signifie, en d'autres mots, que 11% des travailleurs à Bruxelles ont pour principale fonction de remplir des services liés aux entreprises, soit, comme nous le disions précédemment, dans l'enceinte même de leur entreprise (comptabilité, sélection du personnel, etc.) soit dans l'enceinte des entreprises sous-traitantes (gardiennage, sécurité, etc.).

L'évolution comparée des trois régions est elle aussi intéressante :

**Tableau 2.4 : Evolution du nombre de travailleurs engagés dans des sociétés de service aux entreprises par région, de 1993 à 2002. Valeurs absolues.**



Sources : INS, Enquête sur les forces de travail, 1993-2002

Bien que la progression du secteur soit générale, on a des tendances différentes selon les régions:

1. Une progression très importante en région flamande dans laquelle le nombre de travailleurs occupés dans des sociétés de service passe de 82.956 en 1993 à 150.860 en 2002, soit une progression de 82%.
2. En région Wallonne, cette progression est de 52%.
3. Une progression moins importante en région Bruxelloise, puisqu'on passe de 54.518 travailleurs en 1993 à 70.470 en 2002, soit une progression de 29%.

Cependant, si l'on compare le nombre de travailleurs dans le secteur des sociétés de service à l'ensemble des travailleurs salariés dans les trois régions, les proportions sont très différentes, comme le montre le tableau ci-dessous.

**Tableau 2.5 : Proportion de travailleurs engagés dans des sociétés de services aux entreprises par rapport à l'ensemble des travailleurs selon la région, pour 2002.**

Région	Services aux entreprises	Total des travailleurs	Pourcentage
Bruxelles	70.470	652.863	11%
Flandre	150.860	2.291.997	7%
Wallonie	48.272	1.034.312	5%

Sources : INS, « Enquête sur les forces de travail », 2003.

En 2002, Bruxelles dépasse donc de loin la Flandre et la Wallonie en termes de proportions de travailleurs salariés occupés dans des sociétés de services. Une des causes de cette importante proportion est la tertiarisation de Bruxelles.

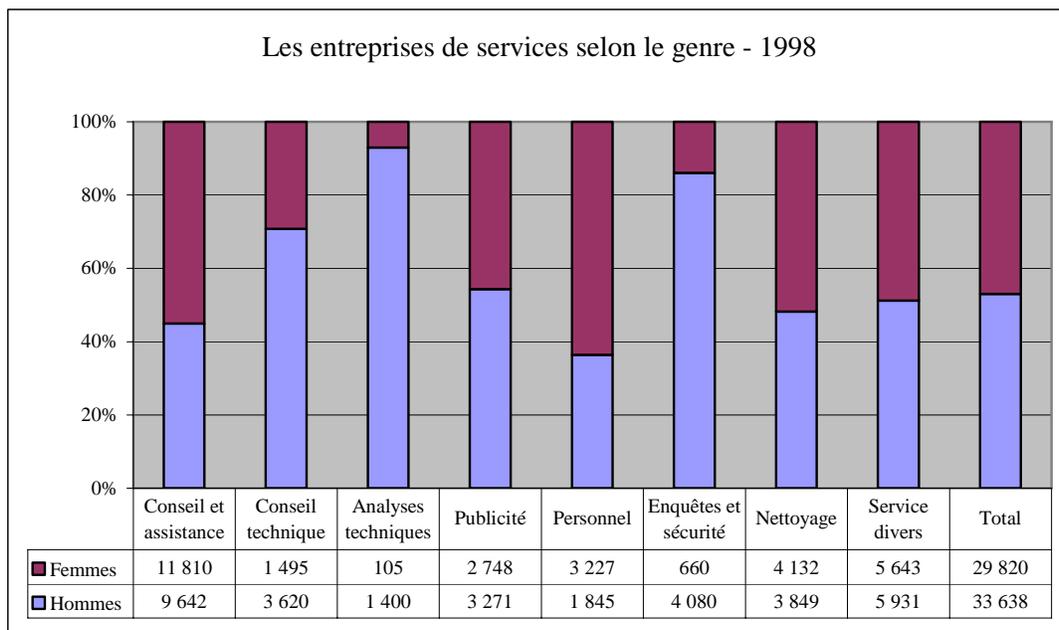
## *2. Sexes et nationalités dans les sociétés de service aux entreprises*

La question du genre et des travailleurs étrangers est particulièrement utile à traiter dans la mesure où l'un des objectifs de cette recherche est de montrer que les transformations du travail sont marquées par des formes de précarisations qui touchent plus particulièrement certaines catégories de la population.

Les différences de genre dans les sociétés de services sont néanmoins difficiles à mettre en évidence. Globalement, l'évolution du nombre d'hommes sur 10 ans est supérieure à celle du nombre de femmes : la progression est de 24% pour les hommes contre 19% pour les femmes. Si l'on prend l'ensemble des travailleurs des sociétés de service on constate une relative surreprésentation des hommes (56%) par rapport aux femmes (44%). Cette proportion est relativement constante depuis 1993.

Cependant, ce constat se module lorsque l'on analyse plus en détail les secteurs repris dans les sociétés de service. Comme nous le signalions précédemment la décision de l'INS de ne plus détailler les sociétés de service (code NACE 74), décision d'autant plus étonnante qu'elle concerne un mode en pleine évolution, rend impossible toute analyse de genre dans ces sociétés au-delà de 1998. Nous ne pouvons donc qu'indiquer la situation en 1998 :

**Tableau 2.6 : Détails de la répartition par genre dans les sociétés de service en 1998**



Sources : INS, Enquête sur les budgets des ménages – 1999

On constate une situation complexe des femmes : elles sont à la fois très présentes dans le travail de bureau, notamment les « conseils et assistances » et la gestion du personnel, mais aussi dans des situations moins valorisées comme le nettoyage. Elles sont par contre fortement sous-représentées dans les travaux techniques et dans les travaux d'enquête et de surveillance.

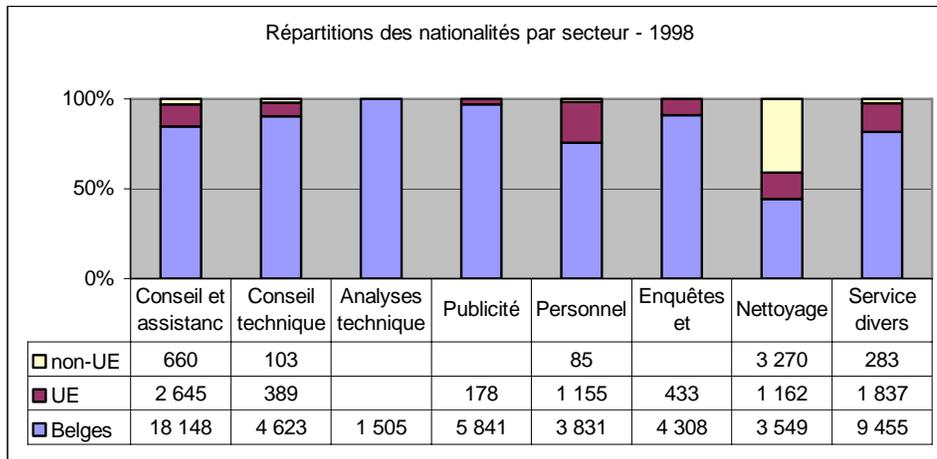
Si l'on analyse l'évolution de la répartition par genre dans les différents sous-secteurs au cours du temps, on constate:

1. Une augmentation du nombre de femmes et une diminution parallèle du nombre d'hommes dans les sociétés de « conseil et assistance »
2. Une stabilisation du nombre de femmes dans les sociétés de « nettoyage » et une augmentation parallèle importante du nombre d'hommes.

3. Une progression marquée du nombre d'hommes dans les sociétés d' « enquête et de sécurité » et une faible progression des femmes.

La situation des travailleurs étrangers dans les sociétés de service est elle aussi marquée par des répartitions complexes. Il convient de distinguer les Belges des ressortissants de pays de l'Union européenne et des non-européens. Pour l'ensemble des sociétés de services à Bruxelles en 1998, 82% des travailleurs sont belges, 12% proviennent d'un pays de l'Union Européenne et 6% proviennent d'un pays extérieur à l'Union Européenne.

**Tableau 2.7 : Détails de la répartition par nationalités dans les sociétés de service en 1998**



Sources : Enquête sur les forces de travail 1999.

On constate une présence marquée de travailleurs européens dans des entreprises à responsabilité ou à haute valeur symbolique comme les « conseils et assistance », le « personnel », alors que les travailleurs non-européens se retrouvent majoritairement dans les sociétés de nettoyage. Enfin les « analyses techniques » relèvent presque exclusivement d'une main d'oeuvre belge.

#### 4. Conséquences des pratiques d'externalisation

Il est très difficile d'énoncer l'ensemble des conséquences liées à l'augmentation des pratiques d'externalisation dans les entreprises, tant ces conséquences sont à la fois spatiales, temporelles, économiques et sociales, et que par définition elles sont difficilement perceptibles et quantifiables. La question qui nous intéresse est de savoir dans quelle mesure ces transformations ont un impact

sur la ville et sur la planification urbaine. Dans cette optique, nous pouvons énoncer quelques conséquences importantes :

1. La transformation des territoires de l'entreprise. Dans des organisations plus traditionnelles, le territoire d'activité des entreprises correspond plus ou moins à son espace géographique ou encore au site sur lequel elle est établie (son bâtiment et ses annexes). La frontière qui délimite le territoire d'une entreprise n'est autre que le bâtiment qu'elle occupe ; il s'agit d'une frontière visible, matérielle qui la coupe de son environnement immédiat et établit un strict découpage entre l'intérieur et l'extérieur de l'entreprise. Comme l'écrit T. Pillon au sujet des usines « la figure architecturale singulière de l'usine étanche, en rupture avec son environnement, repliée sur elle-même, aveugle : un lieu secret de la production. Ce qui frappe tout d'abord dans l'usine c'est l'enfermement tenace, la mise au secret du travail par une multiplication de clôtures et de limites ; mise à distance d'autant plus forte que l'usine affiche une virulente autonomie par rapport au territoire non qualifié de la 'zone' qui l'entoure et la déterritorialise » (Pillon, 1995 : 53). Toujours selon T. Pillon, « le bâtiment de bureau a ceci de commun avec l'usine qu'il est étanche, replié sur lui-même » (Pillon, 1995 : 56). C'est cette délimitation spatiale des entreprises que l'externalisation remet en question. Aujourd'hui, les télécommunications rendent possibles pour les entreprises de multiples restructurations spatiales et des délocalisations : l'entreprise s'étend bien au-delà de ses murs ; elle est reliée à d'autres parties du territoire puisque une partie de ses fonctions sont prises en charge dans d'autres lieux. La frontière entre l'extérieur et l'intérieur devient floue puisque dans une entreprise on peut retrouver des travailleurs externes (sécurité, nettoyage) et voir une partie de son activité prise en charge par d'autres entreprises.
2. À ces modifications spatiales des entreprises, s'ajoutent également des modifications temporelles. De nos jours, les exigences de flexibilité modifient les temps de l'économie et exercent des pressions très fortes sur le temps du travail : « les durées, les horaires, les rythmes, les séquences, les régularités du travail et de la vie quotidienne se modifient et tendent vers des horaires flexibles » (Asher, 1997 : 24). Cela ne se fait pas sans créer des tensions entre les différentes manières d'appréhender le temps car si « du point de vue de l'entreprise, le temps de travail humain

se définit par une pure durée (les moments sont interchangeableables : une heure en vaut une) et le problème principal est de pouvoir disposer de durée de travail à tout moment.(...) du point de vue des individus, les temps sociaux ne sont pas interchangeableables » (Godard, 1997 : 402) Nous reviendrons sur la question des temporalités de la vie quotidienne dans la conclusion – Qu'est-ce que la ville flexible ?

3. Une mobilité professionnelle accrue pour les travailleurs des sociétés de sous-traitance. Les travailleurs engagés par ces sociétés peuvent soit travailler dans différents sites (durant la même journée ils peuvent effectuer des « missions » dans plusieurs sociétés) ce qui suppose une augmentation des déplacements quotidiens, soit travailler au sein de la société qui les engage pour différentes autres sociétés pour des fonctions similaires ; dans les mêmes sites plusieurs fonctions sont opérées.

## C) *LES TRANSFORMATIONS DU TRAVAIL*

### 1. **Le contexte général du travail à Bruxelles**

Nous avons vu précédemment la situation historique et politique de Bruxelles. C'est cette situation qui amène Elmhorn, dans son analyse « Reflexive city », à considérer Bruxelles comme une ville globale, avec cette spécificité par rapport aux autres villes globales qu'elle n'est pas un centre d'affaires mais un centre politique et administratif. Pour Elmhorn, les analyses de S. Sassen s'appliquent très bien à Bruxelles à la condition de garder cette spécificité de la situation bruxelloise, c'est-à-dire en remplaçant la finance par l'administration. De la même manière, il faut, pour traiter des transformations du travail à Bruxelles, garder en mémoire la spécificité de la région bruxelloise. Nous pouvons en rappeler les principaux traits :

- Bruxelles se caractérise par des migrations interrégionales très importantes. Ainsi en 2001, l'emploi intérieur en Région de Bruxelles-Capitale s'élevait à environ 650.000 postes. Sur l'ensemble de ces postes, 44,6% étaient occupés par des bruxellois, 36% par des résidents de Flandre et 19,5% par des résidents de Wallonie. Cette situation est tout à fait singulière puisque si l'on compare avec la Flandre, on constate que seulement 3% des travailleurs en Flandre proviennent d'autres régions. L'emploi bruxellois est essentiellement

occupé par des navetteurs, impliquant des mobilités interrégionales extrêmement importantes et denses<sup>8</sup>. Nous pouvons faire le même constat en ce qui concerne l'emploi intérimaire.

- En 2001 le secteur tertiaire représentait à Bruxelles 88, 9% de l'emploi salarié contre 11% dans le secteur secondaire. Ces chiffres distinguent très fortement Bruxelles des autres régions. En Wallonie, 24% du travail salarié est engagé dans le secteur secondaire et en Flandre 29%. Ce fait d'une tertiairisation de Bruxelles est particulièrement important dans le cadre des transformations du travail que nous mettrons en évidence tant il apparaît qu'il existe un lien fort entre l'augmentation du tertiaire et ces nouvelles formes de travail.
- Dans le secteur tertiaire, les activités les plus importantes sont l'administration publique qui représente 16,2%, ensuite les services aux entreprises - que nous traiterons en détail ultérieurement - qui représentent 15%, viennent ensuite le commerce (11,9%) et les activités financière (10,7%).
- Enfin, il existe à Bruxelles sur le marché du travail une population étrangère profondément dualisée, très différente de celle des deux autres régions. D'une part, on trouve une population étrangère située géographiquement dans les communes d'Uccle, Watermael-boitsfort, Woluwé St Lambert, Woluwé St Pierre, Auderghem et en partie à Ixelles, qui se caractérise par des revenus élevés, supérieurs à la moyenne belge et qui occupe des postes à responsabilité. D'autre part, on trouve une population étrangère située principalement dans les communes Saint Gilles, Saint Josse, Schaerbeek et Molenbeek dont les revenus sont inférieurs à la moyenne belge et qui occupent des emplois précaires . Cette situation semble depuis quelques années se transformer par des formes de gentrification<sup>9</sup> dans les quartiers les plus pauvres de la région.

---

<sup>8</sup> Voir à ce sujet le rapport d'IDEA consult pour FEDERGON intitulé : « les intérimaires et leur emploi en 2001 : étude de profil ».

<sup>9</sup> Dans son sens le plus courant, la gentrification désigne les transformations socio-économique et physique d'un quartier urbain ancien et pauvre, engendrées par l'arrivée progressive de résidents ayant un niveau de vie plus élevé.

## **2. Le travail temporaire**

### **a) Définition et répartition**

Le travail temporaire regroupe différentes situations professionnelles qui ont comme seul point commun leur caractère provisoire même si cette activité peut évidemment se prolonger à plus ou moins long terme. On retrouve principalement : des contrats à durée déterminée, le travail d'étudiants, le travail intérimaire, les formations, les ALE et le travail occasionnel. Les différences entre ces formes d'engagement sont importantes. On peut établir quelques distinctions :

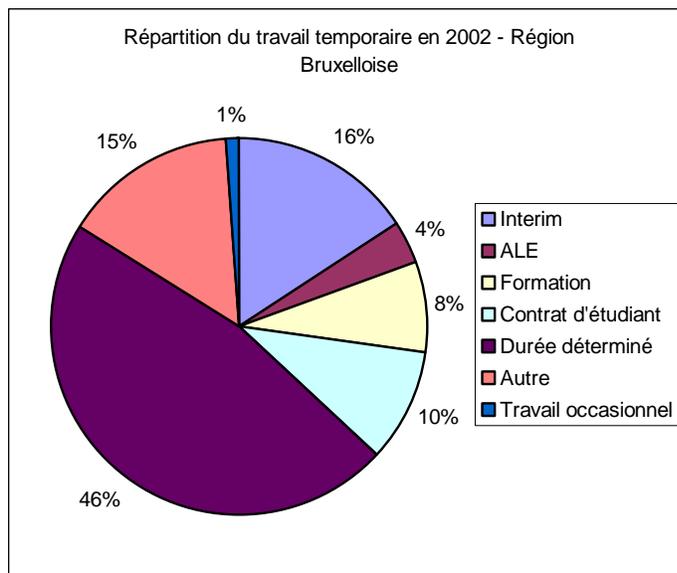
1. Le travail temporaire qui s'inscrit dans un parcours professionnel. Il s'agit principalement des formations (stages, apprentissages, etc.), de certaines formes de travail intérimaire et de certains contrats à durée déterminée. Le caractère instable de l'activité professionnelle y est moins présent dans la mesure où ce travail apparaît comme une étape nécessaire à l'exercice d'une profession.
2. Le travail temporaire lié à des situations de « précarisation ». Il s'agit principalement des ALE, de certaines formes de travail occasionnel ou intérimaire pour lesquelles la situation temporaire a principalement pour fonction de parer provisoirement à une situation précaire. Il existe, dans l'ensemble des formes du travail temporaire, des situations importantes de précarisations et l'on retrouve celles-ci dans les formes du travail à durée déterminée ou dans des contrats étudiants.
3. Enfin le travail temporaire « pérennisé ». La situation temporaire est ici en permanence répétée, comme le passage de contrats à durée déterminée à d'autres contrats à durée déterminée ou le travail intérimaire à long terme. Ces situations se distinguent bien évidemment des formations, du travail étudiant ou du travail occasionnel par les formes de pérennisation du travail temporaire qui y sont à l'œuvre. Ces formes sont particulièrement importantes car elles sont de plus en plus généralisées dans les parcours professionnels.

Ces situations très différentes ne sont évidemment que très rarement distinguables. On trouve une multiplicité de situations dans lesquelles la différence entre une formation, un travail ponctuel ou un pérennisation du travail temporaire ne peuvent être distingués. De plus, l'idée que le travail temporaire pourrait être une

phase dans une intégration ou vers un travail plus stabilisé<sup>10</sup> est souvent utilisée afin de légitimer la généralisation des pratiques d'instabilité professionnelles.

Quelles proportions occupent à Bruxelles ces différentes formes de travail temporaire ? On peut établir une estimation en se basant sur les données des « Forces de travail » de l'INS<sup>11</sup>. Il existe une limite réelle à toute estimation due essentiellement à l'importance du travail temporaire dans le travail informel, lequel, par définition, se soustrait à toute prise en compte statistique<sup>12</sup>. Pour l'année 2002, la répartition est la suivante :

**Tableau 2.8 : Proportions des différentes formes de travail temporaire - 2002.**



Sources : Enquête sur les « forces de travail », INS, 2003.

Le premier secteur du travail temporaire est donc le travail à durée déterminée (46%). Ce secteur est à la fois un des plus stables (par rapport au travail occasionnel ou à certaines formes d'intérim) et en même temps un de ceux dans lesquels on retrouve le plus facilement des formes de « pérennisation » du travail temporaire. Vient directement après le travail intérimaire (16%). Il est intéressant de noter qu'en 2001, 69,2% des travailleurs intérimaires se retrouvaient dans le secteur

<sup>10</sup> C'est précisément en ces termes que le ministère de l'emploi et du travail - dans son rapport sur la qualité de l'emploi en Belgique de 2002 – parle des emplois atypiques ; un tremplin vers un meilleur emploi, un marche-pied pour accéder par la suite à des emplois mieux rémunérés, plus stables et à temps complet.

<sup>11</sup> Comme notre objet d'enquête est principalement les transformations du travail à Bruxelles, nous nous sommes principalement basés sur les travailleurs occupant une activité à Bruxelles et non pas les résidents bruxellois. Ce choix s'explique par le fait des fortes migrations professionnelles interrégionales comme nous le disions précédemment

<sup>12</sup> Voir à ce sujet la partie « Bruxelles – ville transnationale ».

des services et que Bruxelles apparaît comme le pôle d'attraction pour les intérimaires qui résident dans une autre province. Ainsi près de 50% des intérimaires qui travaillent à Bruxelles y habitent, 31,7 résident en Flandre et 19,8% en Wallonie.

Ensuite viennent un ensemble de situations professionnelles hétérogènes que l'INS regroupe dans la catégorie « autres » (15%), et enfin les contrats étudiants (10%) qui représentent eux aussi une catégorie importante du travail temporaire.

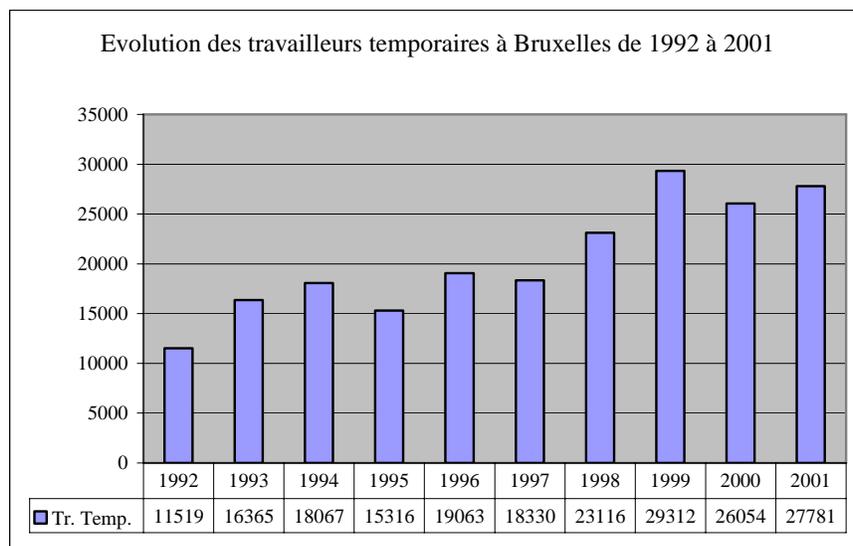
Les raisons invoquées par les entreprises pour le travail temporaire (qui sont très proches des raisons de l'externalisation) sont principalement : une diminution des charges salariales (surtout dans le travail intérimaire) ; une flexibilité accrue des entreprises qui peuvent utiliser un main d'œuvre pour un travail plus ou moins spécifique ; une meilleure gestion du personnel et une « meilleure qualité de la main d'œuvre » (étant plus instable, elle serait plus mobilisée). Il n'entre évidemment pas ici dans nos intentions d'analyser la pertinence de ce discours des entreprises et les tendances à la légitimation de l'instabilité professionnelle, mais de voir ce que représente cette situation à Bruxelles et ses évolutions possibles

## b) Situation et évolution du travail temporaire à Bruxelles

### 1. Tendances générales

En 2001, le travail temporaire concernait en région Bruxelloise 27781 travailleurs. Ce chiffre est particulièrement intéressant lorsqu'il est replacé dans l'évolution du travail temporaire ses dix dernières années dans la région bruxelloise.

**Tableau 2.9 : Evolution des contrats temporaires en valeurs absolues**



Sources : INS, Enquête sur les forces de travail, 1992-2002

On passe de 11519 travailleurs en 1991 à 27781 en 2001, soit une progression de 141% en moins de 10 ans avec une relative stabilisation vers 2000-2001. Il semble cependant que depuis 2003, le travail temporaire soit à nouveau en progression et notamment le travail intérimaire, comme l'a montré une récente étude de Federgon.

Si l'on compare le nombre de travailleurs temporaires à l'ensemble des travailleurs salariés, on constate qu'ils constituent 9,6 % du travail salarié en 2001. L'évolution est encore plus importante car si en chiffres absolus, cette progression est de 141%, elle est en chiffres relatifs, par rapport au travail salarié, de 174%, comme le montre le tableau suivant :

**Tableau 2.10 : Evolution du travail temporaire sur l'ensemble du travail salarié.**

	1992	1994	1996	1998	1999	2000	2001
Temporaire	11519	18067	19063	23116	29312	26054	27781
Total Salarié	331333	323948	322894	333578	285362	290942	288135
Pourcentage	3,5%	5,6%	5,9%	6,9%	10,3%	9%	9,6%

Sources : INS, Enquête sur les forces de travail, 1993-2002

Comme l'a montré la « Fondation européenne » dans son enquête « Troisième enquête européenne sur les conditions de travail » (2000), le chiffre de 10% atteint en 1999 représente la moyenne du travail temporaire pour l'ensemble des pays européens. Il est néanmoins supérieur à celui de la Flandre (8% en 2001) mais inférieur à celui de la Wallonie (10,1% en 2001). On serait dès lors tenté de voir un rapport entre une situation économique favorable et une diminution du travail temporaire (comme c'est le cas en Flandre). La réalité est cependant un peu plus complexe : certaines formes de travail temporaire diminuent effectivement en période de bonne conjoncture (comme les formes « précarisées » du travail temporaire) mais d'autres se stabilisent ou même augmentent (comme le travail temporaire « pérennisé »). Comme nous le disions précédemment, les formes du travail temporaire recouvrent des situations sociales et professionnelles très différentes, fortement précarisées et plus stables, que les chiffres semblent réduire en les considérant dans une catégorie unique. Les variations dans les dispositifs légaux et les formes contractuelles rendent cependant toute analyse précise et notamment toute analyse des évolutions très difficile.

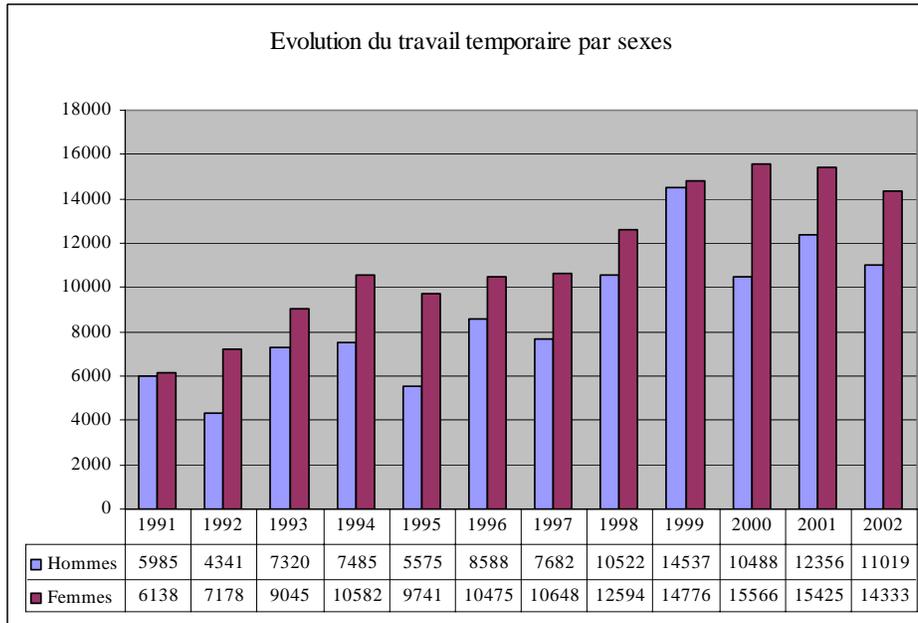
Les raisons invoquées, pour l'occupation d'un travail à temps partiel, par les travailleurs sont très différentes de celles invoquées par les entreprises. Pour 2001:

1. 48% des hommes à Bruxelles (la moyenne nationale est de 29%) se retrouvent dans le travail temporaire à défaut d'un travail à durée indéterminée. On considère qu'il s'agit d'un choix contraint et non désiré. La situation de Bruxelles est à ce niveau tout à fait particulière par rapport aux deux autres régions. La situation des femmes à Bruxelles est un peu différente. Elles sont 30,2% contraintes à un travail temporaire. Cette situation est cependant bien supérieure à Bruxelles que dans les autres régions ; la moyenne nationale est de 19,7%.
2. 8,7% des hommes s'y retrouvent pour des raisons personnelles ou familiales. Ici les chiffres par rapport aux autres régions s'inversent. Ils sont nettement inférieurs à la moyenne nationale (qui est de 16%). La situation est à nouveau très différente pour les femmes qui sont 19,5% contre 26,3% à travailler dans ces conditions dans l'ensemble du pays.

L'intérêt des raisons invoquées est qu'elles montrent qu'en région bruxelloise le travail temporaire apparaît beaucoup plus comme une contrainte que comme un choix. Il est subi par 48% des hommes dans le travail temporaire et il n'est voulu que par 8,7%. A nouveau, ces chiffres doivent être fortement relativisés car le fait d'invoquer des raisons personnelles ou familiales ne signifie évidemment pas qu'il y ait un véritable choix mais peut être un autre type de contraintes, ne permettant pas à certains travailleurs (essentiellement les femmes) de maintenir une activité professionnelle et familiale.

Nous l'avons vu dans les raisons invoquées pour le travail temporaire, celui-ci varie considérablement d'un sexe à l'autre. Plus généralement, les femmes sont surreprésentées dans l'ensemble du travail temporaire. En dix ans, elles passent de 6138 à 14333, soit une progression de 133% alors que les hommes passent de 5985 à 11019, soit une progression de 84%, comme le montre le tableau suivant.

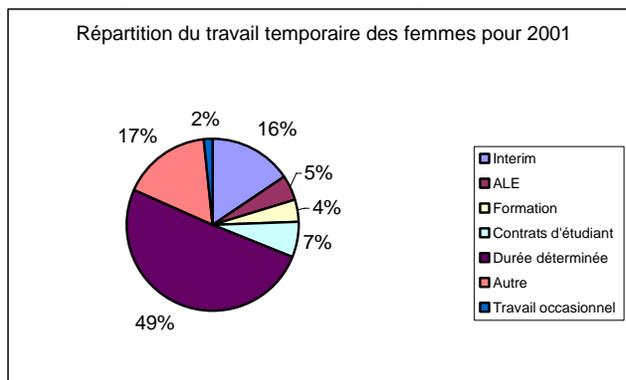
**Tableau 2.11 : L'évolution du travail temporaire à Bruxelles par sexe. Valeurs absolues.**



Sources : INS, Enquête sur les forces de travail, 1991-2002.

Le constat est évident : le travail temporaire concerne majoritairement les femmes. A cela s'ajoute un autre constat beaucoup plus complexe à montrer : des proportions plus grandes des formes précaires, instables ou pérennes du travail temporaire chez les femmes. Si l'on reprend les proportions que nous développons dans le tableau et que nous le précisons par rapport au sexe, on obtient une différence frappante sur les formes du travail précaire chez les femmes et chez hommes.

**Tableau 2.12 : Répartition du travail temporaire des femmes pour 2001.**



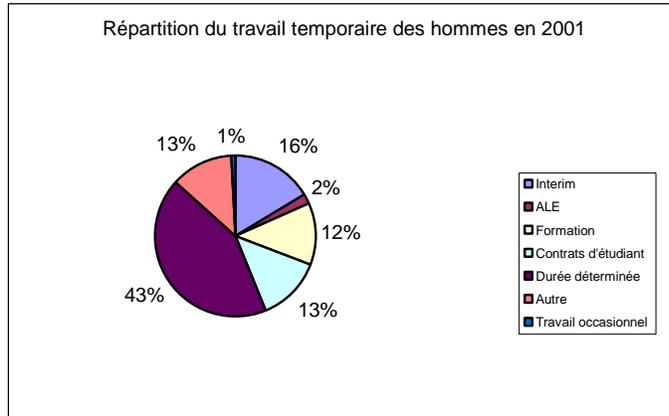
Sources : INS Enquête sur les forces de travail, calculs propres.

Les chiffres les plus intéressants par rapport à notre hypothèse de progression des formes de précarisation et de pérennisation sont l'importance des

contrats à durée déterminée (49%), des ALE (5%), du travail occasionnel (2%) et enfin de formes contractuelles diverses (17%).

Pour les hommes les proportions sont différentes comme le montre le tableau suivant :

**Tableau 2.13 : Répartition du travail temporaire des hommes pour 2001.**



Sources : INS, enquête sur les forces de travail, 2002 + calculs propres.

On voit ici des proportions importantes de travail temporaire qui s'inscrivent comme une étape dans un parcours professionnel ou en tous cas qui ne représentent pas une situation à long terme du travail temporaire : les formations (12% contre 4% chez les femmes) et les contrats d'étudiants (13% contre 7% chez les femmes). Les ALE ne représentent plus que 2% (contre 5% chez les femmes) et le travail occasionnel plus que 1% (2% chez les femmes). Il est à noter toutefois que la proportion d'intérimaires est la même (16%). Il est difficile d'en tirer des conclusions générales tant les parcours professionnels dans le travail temporaire se caractérisent justement par la spécificité des cas et leur individualisation. Il reste néanmoins évident que les femmes se retrouvent plus facilement dans des travaux temporaires précaires ou plus généralement dans des formes de pérennisation du travail temporaire.

### 3. Le travail à temps partiel

Nous avons vu que les transformations des entreprises entraînaient des formes de flexibilisation du travail notamment par une augmentation continue du travail temporaire. On constate à Bruxelles, une évolution parallèle des horaires atypiques et du travail à temps partiel qui est une des composantes essentielles de la flexibilisation du travail. De 1991 à 2002, le travail à temps partiel passe de 36727 travailleurs, en région bruxelloise à 58890, soit une progression de plus de 60% en

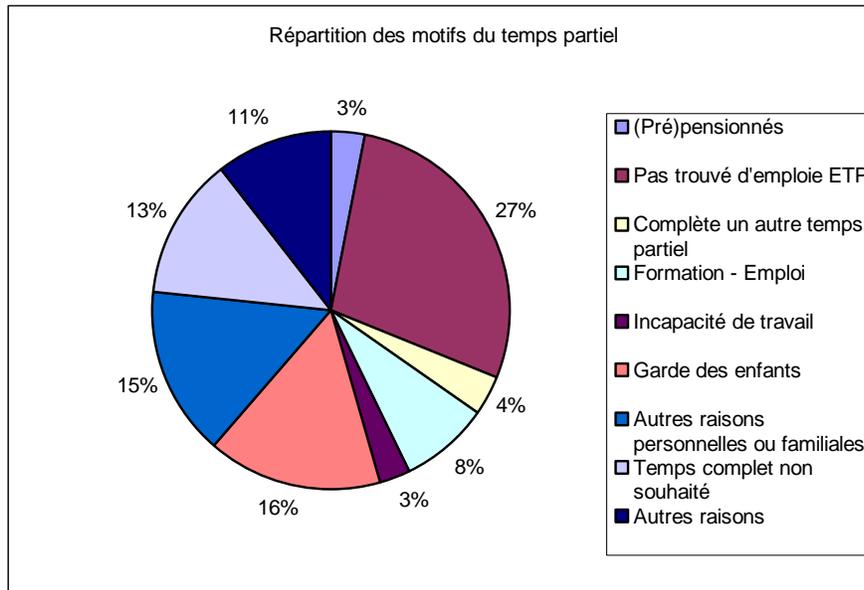
11 ans. Si on met en relation le travail à temps partiel à l'ensemble du travail salarié, son augmentation à travers ces onze ans est encore plus marquante, puisqu'elle atteint une progression de près de 100%, comme le montre le tableau suivant.

	1991	1994	1996	1998	2000	2002
Temps complet	299666	285750	281334	285674	236279	234320
Temps partiel	36727	38194	41559	46417	52491	58890
Total employé	336393	323944	322893	332091	288770	293210
%	10,9	11,8	12,9	14,0	18,2	20,1

En 2002, 20% des travailleurs de la région bruxelloise travaillaient à temps partiel. Les raisons invoquées pour l'exercice de ce type de travail sont très différentes les unes des autres : faute d'avoir trouvé un travail à temps complet, dans le cadre d'une formation, pour la garde des enfants, dans le cadre d'une pré-pension ou encore dans le cadre de deux contrats à temps partiel. On peut différencier deux groupes de travailleurs à temps partiel. Tout d'abord ceux qui ont fait explicitement le choix du travail à temps partiel : il s'agit principalement d'un ensemble de travailleurs qui ne désirent pas travailler à temps plein (ils représentaient en 2002, 13% des travailleurs à temps partiel), de travailleurs qui choisissent le temps partiel dans le cadre de la garde d'enfants (16%) ou pour d'autres raisons familiales (15%). Ensemble, ils forment 44% des travailleurs à temps partiel. Ensuite, nous trouvons une série de travailleurs pour qui le temps partiel est « involontaire » : il s'agit principalement des travailleurs qui n'ont pas trouvé de travail à temps plein (27%), de travailleurs dans le cadre d'une formation (8%), de travailleurs qui complètent un autre temps partiel (4%), de prépensionnés.

Tout comme pour le travail temporaire, ces chiffres doivent être relativisés car le fait d'invoquer des raisons personnelles ou familiales comme cause de temps partiel ne signifie pas absence de contraintes. On ne peut donc, à proprement parler, considérer le travail à temps partiel comme volontaire uniquement pour les travailleurs qui invoquent le refus d'un travail à temps complet (soit 13%). Globalement, on constate que le travail à temps partiel « volontaire » reste minoritaire et que l'idée d'un temps partiel vécu comme libérateur, choisi ou désiré ne concerne pas la majorité des travailleurs sous ce régime.

**Tableau 2.14 : Répartition des motifs du temps partiel - 2002.**



Sources : INS, Enquête sur les forces de travail, 2003 + calculs propres.

La différence de genre est particulièrement importante et se confirme à travers le temps : les femmes sont surreprésentées dans le travail à temps partiel. En 2002, 31,4% des femmes travaillant dans la région bruxelloise étaient occupées à temps partiel.

**Tableau 2.15 : Evolution du pourcentage de femmes travaillant à temps partiel**

	1991	1993	1995	1997	1999	2002
%	21,5	21,0	22,8	22,9	25,1	31,4

Sources : INS, Enquête sur les forces de travail, 1992-2003.

Entre 1991 et 2002, la progression est de 46%. En ce qui concerne les hommes, ils ne sont que 10,6% en 2002. Par contre, l'évolution à travers le temps est beaucoup plus importante, tendant à confirmer une généralisation du temps partiel. De 1991 à 2002, la progression du nombre de travailleurs masculins à temps partiel par rapport à celle de l'ensemble des travailleurs salariés masculins est de 231%.

**Tableau 2.16: Evolution du pourcentage de femmes travaillant à temps partiel**

	1991	1993	1995	1997	1999	2002
%	3,2	3,9	3,9	6,2	8,0	10,6

Sources : INS, Enquête sur les forces de travail, 1992-2003

Dès lors, bien qu'il concerne moins les hommes, le travail à temps partiel tend à se généraliser pour les deux sexes et la progression au cours de ces dix

dernières années du temps partiel des hommes tend à montrer un rapprochement graduel des situations pour les femmes et les hommes.

Cependant, si l'on reprend l'ensemble des raisons invoquées on constate une répartition du travail à temps partiel qui semble confirmer que les femmes s'y retrouvent majoritairement pour des raisons externes au choix d'une carrière professionnelle (garde d'enfant, autres raisons personnelles et familiales) alors que les hommes s'y retrouvent principalement faute d'avoir trouvé un travail à temps complet, dans le cadre d'une formation, d'une prépension, etc. Il en ressort donc que le travail à temps partiel apparaît plus chez les hommes comme une situation non désirée ou provisoire dans le cadre d'une trajectoire professionnelle et qu'il est pour les femmes vécu comme lié à des contraintes externes à un parcours professionnel. En effet, l'inscription croissante des femmes sur le marché de l'emploi, les évolutions de la vie de la famille, une mixité limitée de la fonction parentale, ont mis en évidence la difficulté de concilier temps du travail, temps de la vie familiale et temps pour soi.

Les changements du temps disponible au sein de la famille impliquent que de nombreuses tâches domestiques soient reportées vers des services extérieurs dont l'accès doit être disponible pour certains (crèches, écoles) pendant les heures de travail et pour d'autres (commerces, administrations, loisirs) hors travail. Nous verrons dans ce qui suit que de nombreuses expériences en matière de politiques temporelles se sont fondées sur cette désynchronisation des temps de la vie quotidienne.

#### **4. CONCLUSION : QU'EST-CE QUE LA VILLE FLEXIBLE**

Nous avons vu, dans le chapitre sur l'histoire de la planification que celle-ci hérite de l'organisation économique et sociale que la ville industrielle met en œuvre et que les professionnels de la ville ont abordé par la création de schémas fonctionnalistes. Il y a comme une correspondance entre l'organisation industrielle (XIX<sup>e</sup>s), tout d'abord, puis l'organisation tertiaire (années 50) et le mode d'intervention sur l'espace via la planification. Comme si la ville devait être développée principalement en vue de développer des secteurs spécifiques. Même le logement, le loisir et les transports sont présentés sous les modèles d'une organisation de l'espace proche de cette rationalisation de la production. D'une certaine manière, on peut dire que la planification urbaine est liée à l'organisation du travail qui a fortement déterminé l'organisation des modes de vie; elle en est

l'inscription spatiale et la rationalisation. Rappelons les principaux traits de cette ville dite fordiste :

1. Une rationalisation des entreprises. Dans le modèle fordiste, l'entreprise prenait en charge la multiplicité des fonctions requises à son fonctionnement – gestion du personnel, maintenance, ensemble de la production, etc. Il s'agit d'un modèle fortement « internaliste », au sens où les entreprises fordistes concentrent au sein de leur site toutes les fonctions. C'est cette rationalisation de l'espace qui est à l'origine de la généralisation des regroupements fonctionnels et de la constitution de grands ensembles et zonings. C'est aussi elle qui est à l'origine d'une vision de la ville comme ensemble de fonctions géographiquement délimitées, dans lequel les lieux sont totalement identifiés à des fonctions principales (logements, industries, loisirs, bureaux). On y trouve des architectures massives, fermées sur l'entreprise qui la coupe réellement de son environnement immédiat, si ce n'est par des voies de communication clairement établies (routes, autoroutes, canaux, etc.).
2. Une organisation des mobilités quotidiennes et routinières. Les rythmes du travail sont organisés pour l'ensemble des fonctions et s'appliquent à l'ensemble des travailleurs : horaires fixes, jours de repos le week-end, etc. Dès lors, les mobilités essentielles pour relier les différentes fonctions urbaines suivent des rythmes établis par le travail qui le généralisent : heures de pointes à des heures fixes de déplacement vers le travail. On pourrait dire que les temps de travail conditionnent l'ensemble des temporalités urbaines : écoles, loisirs, commerces, etc. L'image bien connue d'un rythme général « métro-boulot-dodo » ne vise pas uniquement à exprimer le caractère routinier des rythmes quotidiens mais aussi à exprimer l'idée qu'il n'y aurait qu'un seul rythme pour l'ensemble des travailleurs. Ensuite, cette organisation favorise des trajectoires simplifiées et homogènes : du logement au travail les déplacements sont pensés en terme d'efficacité : autoroutes menant à des lieux stratégiques d'entrées dans la ville, boulevards et routes devant permettre de rejoindre facilement des zones de bureaux ou industrielles, il en est de même pour les transports en commun.
3. Une organisation du travail dont le paradigme est la stabilité professionnelle. L'organisation fordiste repose sur un contrat implicite de

stabilité et de fidélisation des travailleurs à l'entreprise. Son modèle est le plein emploi, le travail à temps plein et à durée indéterminée. Les périodes de chômage, de crise, de diminution des nécessités de certains effectifs sont pensées comme des circonstances particulières, des événements ou accidents dans un parcours professionnel « normal ». La vision d'une carrière « normale » est celle d'un travailleur entrant au service d'un employeur au début de son activité professionnelle jusqu'à la retraite.

Anne Querrien, du Ministère des équipements et de l'infrastructure, résume très clairement cette vision de la ville fordiste et son rapport à l'urbanisme : « l'urbanisme a été l'équivalent spatial de l'organisation taylorienne du travail avec ses zones fonctionnelles émettant et attirant des flux à heures fixes, engendrant pleins et vides urbains, effervescence et abandon » (Querrien, 1997 : 3).

Or, nous avons mis en évidence deux transformations majeures dans l'organisation des entreprises et du travail : une externalisation croissante des fonctions des entreprises et une instabilité professionnelle grandissante. Ces transformations touchent les piliers de l'organisation fordiste :

1. Une dissémination des entreprises à l'ensemble du territoire. Les nouvelles organisations des entreprises ne favorisent plus de la même manière le regroupement des fonctions sur un même site. Certes, la proximité physique des entreprises est toujours valorisée et même parfois renforcée mais elle concerne à présent des entreprises indépendantes et non plus des entreprises intégrant l'ensemble de leurs fonctions. Il s'ensuit que les sites des entreprises, leurs architectures ne sont plus nécessairement aussi monumentales et fermées. Elles s'ouvrent sur des espaces de sous-traitance qui peuvent parfois être géographiquement éloignés. Il est très difficile d'évaluer spatialement cette transformation tant les logiques d'implantations et les dispositifs légaux favorisent toujours un regroupement fonctionnel mais il semble à présent beaucoup moins impératif pour une entreprise d'avoir de vastes terrains d'implantation.
2. L'instabilité professionnelle n'est plus pensée comme une situation exceptionnelle, liée à une conjoncture particulière ; elle fait partie intégrante d'un fonctionnement « normal » plus ou moins accepté par les travailleurs ou plus ou moins imposé selon les circonstances. Cette instabilité recouvre plusieurs formes comme le travail temporaire, le

travail à temps partiel, les alternances travail/chômage, les horaires irréguliers, les travaux atypiques et même le travail informel. Les trajectoires professionnelles au sens à la fois de déplacement travail/domicile et de carrière professionnelle sont fortement individualisés et atypiques. Il s'agit de situations fortement instables mais en même temps valorisées par les entreprises.

3. Des rythmes sociaux hétérogènes. L'externalisation des fonctions rend moins nécessaire une organisation réglée du travail soit des travailleurs au sein d'une même entreprise soit des entreprises elles-mêmes collaborant au même projet. A cela s'ajoutent les formes d'horaires atypiques qui modifient les disponibilités et les engagements des travailleurs ainsi que l'individualisation des trajectoires professionnelles. Cet ensemble de situations instables liées entre elles dans les nouvelles organisations des entreprises et du travail sont à la base de formes de désharmonisations des temps urbains. Alors que le travail cimentait la société y compris en la synchronisant par la standardisation des horaires, il contribue maintenant à la désynchroniser du fait de la différenciation des horaires.(Godard 1997 : 402).

En bref, ce passage à la ville post-fordiste modifie la vie urbaine et remet en cause ce qu'Anne Querrien appelle les « enclos spatio-temporels » précédemment aménagés. Il semble de plus en plus difficile d'accompagner cette transformation urbaine – soit en la favorisant soit en réduisant ses effets négatifs sur la ville, ce qui devrait être la fonction de la planification – en les pensant uniquement en termes spatiaux. Il y a un aménagement des temps qui est au moins aussi nécessaire actuellement que l'aménagement strictement spatial. L'augmentation grandissante des recherches autour des temporalités urbaines ainsi que l'inquiétude croissante des « professionnels » de la ville autour des questions de rythmes et de durées, sont les indices que quelque chose dans le paysage urbain est en train de changer. François Asher va jusqu'à penser que « les transformations temporelles des villes, les évolutions de leurs formes temporelles, les changements dans les moments, les rythmes, les périodes d'utilisation des divers lieux pourraient être beaucoup plus importants à moyen terme dans les villes européennes que les modifications spatiales » (Asher, 1997 : 19).

Dans cette optique, il aurait été intéressant d'appréhender les nouveaux rythmes de la vie quotidienne à Bruxelles ainsi que leurs implications urbaines.

Malheureusement, nous ne disposons pas d'informations quantifiées et systématisées sur les différents aspects de la vie quotidienne. La première enquête nationale Belge sur le Budget-temps de l'INS ne date que de 1999 et a deux grandes limites.

1. Elle ne permet pas de faire une analyse rétroactive ce qui rend impossible l'évaluation des transformations de l'emploi du temps des habitants urbains jusqu'à aujourd'hui.
2. Elle fournit une image assez uniformisante de l'emploi du temps des Belges. Un jour de la semaine équivaut à un autre jour de la semaine, les durées des activités correspondent à des durées moyennes calculées pour une semaine composée fictivement. Si différences il y a, elles sont trop faibles ou trop peu systématiques pour valider des tendances, excepté les différences de sexes. La question du travail y est traitée de manière trop homogène ce qui empêche d'en saisir les multiples recompositions, notamment en matière de flexibilisation du temps de travail. Or, si l'irrégularité est une caractéristique nouvelle de la vie urbaine, il serait utile, comme le suggère d'autres chercheurs, de savoir où ont lieu les diverses activités répertoriées, dans quelle mesure elles nécessitent un

déplacement, quel jour de la semaine elles ont lieu. Il serait également

#### Expériences étrangères.

Si les évolutions concernant le temps de travail sont essentiellement dictées par des raisons d'efficacité productive, elle suscitent toutefois des aspirations à une plus grande maîtrise individuelle des structures temporelles et tendent à remettre en cause l'organisation sociale du temps hérité de la révolution industrielle

Face à ce mouvement de diversification du temps de travail, porteur d'une modification des modes d'utilisation du temps ainsi que des modalités d'articulation des temps sociaux, les usages du temps hors travail sont appelés à se diversifier.

D'où l'apparition dans de nombreuses villes Italiennes de « bureau du temps » dont l'objectif est d'améliorer le fonctionnement temporel des villes. Notons que l'Italie fait figure de référence en matière de politique temporelle. Notons également que la plupart de ces expériences européennes n'auraient pas vu le jour sans la convergence de recherches sur l'articulation de divers systèmes temporels, de réformes législatives et de développement d'une autre culture du temps dans laquelle les femmes se sont instituées en tant qu'actrices sociales. En effet, ces réflexions et expérimentations autour des temps de la ville ont souvent été menées sous l'impulsion de mouvements de femmes conscientes de la difficulté de concilier temps du travail, temps de la vie familiale et temps pour soi.

Nous reprenons ces diverses expérimentations européennes de l'article de Jean-Yves Boulin intitulé « la ville à temps négociés ».

Le premier champ d'expérimentation concerne la régulation des horaires d'ouverture des services. Dans plusieurs pays européens (Suède, Grande-Bretagne, Pays-Bas, Allemagne, France), la régulation des horaires des commerces a été modifiée dans le sens d'une extension des horaires d'ouverture. Dans le cas contraire, elle est en débat.

Le deuxième champ d'expérimentation concerne l'élargissement de l'offre temporelle des services publics et administratifs. A titre d'exemple, le *Bureau du temps* de Brême en Allemagne étudie auprès des habitants les questions liées à la gestion des horaires de manière à élaborer des propositions telle que la prolongation des

utile de savoir si l'on fait la même chose tous les jours de la semaine, tous les weekends, si on les fait aux mêmes endroits, etc.

Il est donc impossible de mener une analyse des temps de la vie quotidienne à Bruxelles sur base de cette enquête. Par contre, les diverses expériences en matière de politiques temporelles menées dans plusieurs pays d'Europe (voir encadré) sont l'indice de leur nécessaire intégrations dans les conceptions de l'urbanisme et de la planification urbaine.

Aussi, cette question des temporalités urbaines renvoie à plusieurs éléments qui doivent être reliés : mobilités urbaines, instabilité et dynamique des organisations à la fois économiques et sociales, étalement des fonctions et des usages de la ville. Il est de moins en moins possible, comme ce fut le cas dans les modèles de planification, de penser la ville comme un espace à organiser à très long terme.

Ce que nous voulons mettre en évidence, c'est la complexité des « usages » urbains (par différents acteurs comme les entreprises, les travailleurs, les habitants). La planification repose sur le postulat selon lequel en développement des fonctions et en les attribuant à des espaces, on détermine les usages. C'est ce postulat que les transformations sociales récentes remettent en

question. Il s'agirait au contraire d'accompagner les usages de la ville avec leurs caractères propres. Nous y reviendrons : à une planification strictement spatiale ou plus ou moins stratégique, il conviendrait d'ajouter ou peut-être même de substituer une approche de la planification urbaine par les usages. Cette manière nous paraît plus adéquate pour accompagner les instabilités sociales produites par les nouvelles formes d'organisations professionnelles et leurs impacts spatiaux.

heures d'ouverture des services de la ville une fois par semaine. En Italie, suite à la loi 142/90 permettant aux maires d'harmoniser les horaires des services de leur commune, quelques villes ont engagé une politique de coordination des horaires des administrations publiques afin de réduire les contraintes de temps, notamment pour les femmes ayant des difficultés à gérer les multiples temps de leur vie.

Les transports et les horaires scolaires sont néanmoins, les 2 types de services publics qui font plus spécifiquement l'objet de réflexions et d'expérimentations.

En termes de *transports*, l'Italie a mis au point un « pacte pour la mobilité ».

La législation sur les plans de déplacements urbains prévoit la possibilité de conclure un pacte entre les grands « producteurs d'horaires et de « mobilité attachée à des horaires : les écoles, les commerces, les entreprises, les administrations publiques qui débutent dans la même plage horaire concentrant le maximum de trafic entre 7h30 et 9h. (Bonfiglioli, 1997 :27). Certains syndicats avancent l'idée de préparer un pacte participatif de la mobilité pour les jours à risque de pollution.

En ce qui concerne l'adaptation des *horaires scolaires* aux nouveaux modes de vie suite, notamment, à l'inscription des femmes sur le marché du travail, une expérience d'horaires décalés a été tentée dans des établissements scolaires à Catane (Italie). De son côté, la municipalité de Brême a financé, il y a un peu moins de dix ans, des recherches-actions sur les horaires scolaires et les activités pour les enfants durant l'après-midi. Aujourd'hui dans plusieurs écoles communales de Brême, une coordination est établie entre enseignants, responsables de jeunes, éducateurs de façon à offrir une solution à la garde des enfants tout au long de la journée.

### Partie III. Ville-internationale et ville-transnationale<sup>13</sup>

A la faveur de la mondialisation et d'une concurrence inter-urbaine accrue, les villes voient croître l'importance de leur insertion à l'échelle internationale, en particulier en tant que nœud d'une multiplicité de réseaux internationaux de nature économique, politique ou de mobilités des personnes (p.ex. congressistes, touristes, travailleurs, réfugiés,...). Au sein de ces réseaux, l'intensité des flux n'est plus une fonction classique de la proximité géographique, plusieurs pôles urbains éloignés pouvant être inter-connectés davantage que des entités proches les unes des autres (par exemple, Londres, New-York et Tokyo pour les élites de la finance). Cependant, l'importance croissante de cette fonction de nœud de réseaux n'annihile pas le fonctionnement "classique" des villes, fondé sur la polarisation d'un hinterland local (schéma cristallin). Plutôt, il s'y surimpose et le complexifie.

Localement, l'insertion des villes dans ces réseaux implique, d'une part, la présence d'acteurs internationaux contrôlant les différents types de flux (de capitaux, d'informations, de biens, de personnes,...) et, d'autre part, la présence de populations transnationales, c'est-à-dire, des populations immigrées qui tissent des relations sociales, économiques et autres entre société d'origine et société d'accueil, par conséquent simultanément ancrées dans des territoires qui peuvent être très éloignés l'un de l'autre. Ces deux aspects sont abordés successivement dans la recherche pour le cas de Bruxelles. Bruxelles est ainsi envisagée, d'une part, comme ville internationale et, d'autre part, comme territoire de populations transnationales.

---

<sup>13</sup> Partie réalisée par Mathieu Van Criekingen (IGEAT) et Benedikte Zitouni (IGEAT).

## A) *Bruxelles – ville internationale*

Analyser le rôle international de Bruxelles implique de combiner plusieurs échelles. Au long de cette section, le propos est porté à l'échelle de l'ensemble de la ville dans un premier temps, à l'échelle intra-métropolitaine ensuite. Tout d'abord, il s'agit d'évaluer le positionnement de Bruxelles dans le cadre de la concurrence inter-urbaine européenne et mondiale. Ce portrait permet d'opérer une sélection raisonnée parmi les acteurs internationaux présents à Bruxelles dont les ancrages spatiaux dans la ville sont analysés ensuite. Cette analyse a été menée dans une perspective avant tout géographique, c'est-à-dire, sur base de la réalisation d'une série de cartes et d'indicateurs spatialisés. Ces derniers constituent une ébauche "d'atlas" des ancrages internationaux à Bruxelles, définie en tant qu'aire métropolitaine dépassant largement des limites de la Région de Bruxelles-Capitale.

### 1 **Bruxelles dans la concurrence inter-urbaine**

Dans les hiérarchies urbaines internationales, Bruxelles est typiquement caractérisée comme une petite ville mondiale, c'est-à-dire une agglomération dont le rayonnement international est de rang très supérieur aux agglomérations de taille comparable (en surface ou en population) (e.g. Rozenblat et Cicille, 2003). Cette caractéristique suggère l'existence d'un contraste fort entre l'importance de Bruxelles en tant que, d'une part, pôle d'un hinterland national de faible poids à l'échelle internationale et, d'autre part, nœud de premier ordre du "*global space of flows*".

Bruxelles ne concentre qu'un petit nombre de sièges sociaux de grandes firmes multinationales. Seules 3 firmes comptant parmi les 500 plus importantes à l'échelle mondiale avaient leur siège à Bruxelles en 1999, contre 33 à Paris ou 31 à Londres (source : Global 500, Fortune Magazine – voir aussi Vandermotten, 1999). En outre, seuls 4 groupes européens réalisant un chiffre d'affaires de plus de 5 milliards d'euros en 2002 étaient basés à Bruxelles (Rozenblat et Cicille, 2003). Ce faible poids de Bruxelles en tant que concentration du pouvoir économique transnational doit avant tout être relié à la petite taille du marché national belge en regard des standards internationaux. De plus, l'économie belge est de plus en plus dénationalisée.

Par contre, Bruxelles apparaît très haut dans une série de classements de villes dès lors qu'est évaluée la concentration d'acteurs transnationaux sans lien

avec l'hinterland national. Bruxelles est de la sorte rangée dans le *sub-top* des villes mondiales ('Beta world city') dans la hiérarchie dressée par le groupe de recherches "Globalization and World City" (GaWC) (Beaverstock et al., 1999a). Cette hiérarchie des villes mondiales est établie sur base d'une mesure de la présence dans chaque ville de firmes transnationales de services aux entreprises dans 4 secteurs : la comptabilité, la publicité, les services financiers et les services juridiques. La présence d'un très grand nombre de bureaux de firmes juridiques internationales tire la position de Bruxelles vers le haut dans le classement tandis que la ville compte relativement peu de services financiers de rang international.

***The GaWC inventory of world cities*** (Beaverstock et al., 1999a)

Alpha world cities

12: London, Paris, New York, Tokyo

10: Chicago, Frankfurt, Hong Kong, Los Angeles, Milan, Singapore

Beta world cities

9: San Francisco, Sydney, Toronto, Zurich

8: **BRUSSELS**, Madrid, Mexico City, Sao Paulo

7: Moscow, Seoul

Gamma world cities

6: Amsterdam, Boston, Caracas, Dallas, Dusseldorf, Geneva, Houston, Jakarta, Johannesburg, Melbourne, Osaka, Prague, Santiago, Taipei, Washington

5: Bangkok, Beijing, Rome, Stockholm, Warsaw

4: Atlanta, Barcelona, Berlin, Buenos Aires, Budapest, Copenhagen, Hamburg, Istanbul, Kuala Lumpur, Manila, Miami, Minneapolis, Montreal, Munich, Shanghai

Evidence of world city formation

3: Athens, Auckland, Dublin, Helsinki, Luxembourg, Lyon, Mumbai, New Delhi, Philadelphia, Rio de Janeiro, Tel Aviv, Vienna

2: Abu Dhabi, Almaty, Birmingham, Bogota, Bratislava, Brisbane, Bucharest, Cairo, Cleveland, Cologne, Detroit, Dubai, Ho Chi Minh City, Kiev, Lima, Lisbon, Manchester, Montevideo, Oslo, Rotterdam, Riyadh, Seattle, Stuttgart, The Hague, Vancouver

1: Adelaide, Antwerp, Arhus, Baltimore, Bangalore, Bologna, Brazilia, Calgary, Cape Town, Colombo, Columbus, Dresden, Edinburgh, Genoa, Glasgow, Gothenburg, Guangzhou, Hanoi, Kansas City, Leeds, Lille, Marseille, Richmond, St Petersburg, Tashkent, Tehran, Tijuana, Turin, Utrecht, Wellington

A Bruxelles, les fonctions politiques internationales composent la pierre angulaire du rayonnement de la ville par-delà les frontières belges. Depuis les années 1960, un complexe de services avancés spécialisés dans les matières européennes s'est développé. Firmes juridiques, de conseil, organisations internationales, lobbies (collectivités locales, entreprises, fédérations

professionnelles, etc.), presse internationale,... se sont progressivement concentrés à Bruxelles, y composant des conditions d'économies d'agglomérations<sup>14</sup> spécifiques (Elmhorn, 1998). En particulier, le nombre de firmes britanniques de services et conseils juridiques présentes à Bruxelles s'est particulièrement développé depuis le milieu des années 1980. C'est d'ailleurs à Bruxelles qu'est désormais concentré le plus grand nombre de bureaux de firmes juridiques londoniennes, après Londres bien sûr, mais loin devant toutes les autres villes mondiales (Beaverstock et al., 1999b). Bruxelles compte également parmi les principales concentrations de bureaux de firmes juridiques étasuniennes hors des USA, certes nettement derrière Londres cette fois (Beaverstock et al., 2000). L'entrée en vigueur de l'Acte Unique européen (1987) puis du Règlement communautaire relatif au contrôle des opérations de concentration entre entreprises (1990) ont provoqué un gonflement de l'activité juridique, en particulier lors des opérations de fusions / acquisitions d'entreprises actives (en tout ou en partie) dans l'UE<sup>15</sup>. Un nouveau marché juridique est de la sorte apparu, dont la plus grande part a été captée par des grands bureaux anglo-saxons qui se sont alors massivement implantés à Bruxelles, au détriment de bureaux belges traditionnellement plus tournés vers les litiges que vers les activités commerciales et de conseil (Parnham, 2001). Entre 1989 et 1993, plus d'une centaine de cabinets juridiques étrangers se sont installés à Bruxelles, faisant de la ville l'actuel "Europe's most over-lawyered legal market" (Budden, 1993, 8). Cette concentration à Bruxelles de cabinets juridiques témoigne de l'importance cruciale des contacts inter-personnels en face-à-face (avec les institutions européennes et avec d'autres cabinets spécialisés) dans des activités de conseil très pointues où le droit communautaire entre en jeu. A cet égard, Bruxelles est parfois décrite comme le "Washington, D.C. of the east", où il est primordial d'être présent afin de rester informé de paramètres primordiaux, voire de les influencer (Beaverstock et al, 2000). De plus, pour de nombreuses firmes anglo-saxonnes, ouvrir un siège à Bruxelles fait partie d'une stratégie de relations publiques dans la mesure où cette présence peut être vendue comme la "démonstration" de leurs capacités dans les matières juridiques européennes (Budden, 1993).

---

<sup>14</sup> On parlera d'économies d'agglomération pour désigner les processus par lesquels des activités trouvent un avantage économique à se concentrer spatialement les unes près des autres.

<sup>15</sup> Depuis 1989, mener de telles opérations ne peut se faire sans l'obtention préalable d'une autorisation de l'UE pour autant qu'un seuil de 5 milliards d'euros de chiffre d'affaires à l'échelle mondiale ou de 250 millions d'euros à l'échelle européenne soit dépassé.

Par ailleurs, Bruxelles est, de très loin, la première ville au monde en termes de localisation de secrétariats d'ONG internationales : 584 à Bruxelles contre 282 à Londres et Paris, classés deuxièmes ex-aequo (Yearbook of International Organisations, édition 2001-2002). Elle n'est dépassée que par Nairobi si le classement est établi sur base de la présence des plus grandes ONG disposant de bureaux sur 3 continents au moins (Taylor, 2003). La plupart des ONG internationales présentes à Bruxelles ont une envergure européenne (van der Wusten, 2003). A nouveau, le statut politique international de Bruxelles est la principale cause de cet état de fait étant donné la forte attirance de ces organisations pour les centres de décision politique. Selon la même logique de proximité d'institutions politiques internationales, une foule de groupes d'intérêts sont présents dans la ville, soutenant collectivement une intense activité de lobbying (e.g. représentations de gouvernements régionaux, de syndicats, de groupements professionnels, de firmes privées,...) (Claes et al., 2001). En particulier, les bureaux de représentation de gouvernements régionaux ou locaux (souvent baptisés "mission auprès de l'UE") se sont multipliés depuis le début des années 1990 en parallèle à la croissance de l'importance des politiques régionales de l'UE, en termes de redistribution financière vers les collectivités locales notamment.

L'importance de Bruxelles en tant que ville de congrès et de réunions internationales est également très marquée. Dans le classement de 2001 tenu par l'Union des Associations Internationales (UAI), Bruxelles occupe le troisième rang (derrière Paris et Londres) en termes de nombre de conférences internationales (de Coninck, 2002). La présence d'un grand nombre d'organisations internationales à Bruxelles exerce, bien sûr, une forte influence sur ce résultat. Cependant, les chiffres de l'UAI n'incluent pas la plupart des réunions tenues au sein même des institutions européennes et qui amènent chaque jour à Bruxelles nombre d'experts ou politiciens venus du monde entier (Elmhorn, 1998). L'importance de ce secteur exerce en outre une forte influence sur l'activité touristique à Bruxelles, plus de 60% des nuitées touristiques à Bruxelles relevant du tourisme d'affaires.

La présence d'institutions internationales et d'une gamme étendue de services spécialisés définissent des conditions d'économie d'agglomération également très attractives pour des activités productives, en particulier certaines fonctions de décision des entreprises multinationales. A l'échelle mondiale, nombre de firmes multinationales s'organisent autour de sièges régionaux, basés dans

différentes villes mondiales, chacun d'eux coordonnant les activités de la firme dans une zone géographique donnée (e.g. siège pour l'Asie, pour Europe,...). La Belgique, et Bruxelles en particulier, est traditionnellement très attractive pour de tels sièges régionaux de grandes firmes internationales. En 2002, plus de 300 firmes étasuniennes avaient leur siège européen établi en Belgique (Monsanto, Goodyear Dunlop, DHL, Levi Strauss, Colgate-Palmolive,...), dont près des deux tiers étaient localisés dans l'aire métropolitaine bruxelloise (Belgium American Chamber of Commerce, 2003).

La pénétration des multinationales en Belgique remonte à la fin des années 1950, à la faveur du lancement de politiques d'appel aux investissements transnationaux lancées par le gouvernement belge (e.a. Expo 58 comme vitrine, lois d'expansion économique). Cette pénétration est dès l'entame très liée au développement de firmes transnationales américaines et, dès 1963, les investissements de firmes américaines dépassent en volume les investissements de firmes européennes. Celles-ci sont surtout de grandes firmes industrielles de type fordiste qui produisent en Belgique des biens d'équipements élaborés pour l'exportation vers l'Europe. L'activité de ces firmes en Belgique est éclatée en segments spécialisés qui sont éparpillés géographiquement (e.g. Ford : siège de distribution à Anvers, usine de montage à Genk, bureau de liaison auprès de l'UE à Bruxelles) (Elmhorn, 1998; Vandermotten et Marissal, 1998). De plus, ces multinationales bénéficient, dès les années 1960, d'avantages fiscaux spécifiques. En particulier, la législation sur les centres de coordination (1982) permet à des groupes transnationaux d'opérer un grand nombre d'opérations financières en bénéficiant de taux de taxation extrêmement bas.

Suite à la consolidation de la présence européenne à Bruxelles, un nombre croissant d'entreprises multinationales y ont établi leur siège pour l'Europe. Les conditions d'économie d'agglomération réunies à Bruxelles offrent à ces entreprises les éléments nécessaires à la gestion d'un appareil de production éclaté entre divers pays européens. En outre, ces firmes justifient également leur présence à Bruxelles en regard de la position centrale de la ville en Europe, des coûts immobiliers réduits face aux standards de prix internationaux, des compétences linguistiques de la main-d'œuvre locale ou encore de l'absence d'une "image nationale" forte en Belgique qui handicaperait la firme dans ses stratégies de pénétration des autres marchés nationaux sur le continent.

## **2. Les ancrages spatiaux de l'internationalisation à Bruxelles**

Il ressort des éléments passés en revue ci-dessus que le rayonnement international de Bruxelles est spécifiquement lié à une concentration d'acteurs contrôlant des flux transnationaux d'informations, d'envergure européenne avant tout. Ce portrait de Bruxelles permet d'opérer une sélection raisonnée parmi les acteurs internationaux présents dans la ville. On trouvera ainsi dans les pages suivantes une suite de fiches analysant respectivement les ancrages spatiaux à Bruxelles :

- des cabinets d'avocats d'affaires internationaux
- des sièges de multinationales étasuniennes (sièges de direction pour l'Europe, sites de R&D et sites de production) et des centres de coordination de multinationales
- des hôtels visant une clientèle internationale en voyages d'affaires
- des secrétariats d'organisations internationales (ONG et OIG)
- des bureaux de représentation des pouvoirs locaux auprès de l'UE
- des écoles internationales

Une lecture transversale des résultats de ces analyses est proposée en guise de conclusion. Celle-ci met en évidence trois dimensions récurrentes majeures quant à l'ancrage des acteurs internationaux analysés, à savoir 1) la persistance de puissantes économies d'agglomération, 2) la reproduction de lignes de fractionnement social et spatial dans la ville et 3) le rôle de ces ancrages sur les reconfigurations de la centralité à l'échelle métropolitaine.

### **FICHE 1 : Les cabinets d'avocats internationaux**

L'émergence d'un segment internationalisé dans le secteur des services juridiques est à la fois une conséquence et une cause de la globalisation du capitalisme en général. Les principaux clients de ces firmes sont des entreprises aux activités transnationales auxquelles sont fournis des services de conseil très pointus en matière juridique (e.g. lors d'une opération de fusion / acquisition).

### **DONNEES**

#### ***Méthode de collecte***

Le but poursuivi est de composer un inventaire des cabinets internationaux de services juridiques aux entreprises présentes à Bruxelles. Nous nous sommes appuyés pour ce faire sur plusieurs répertoires : le Belgium law firm directory fourni par le site [www.Legal500.com](http://www.Legal500.com), l'International law office directory sur [www.internationallawoffice.com](http://www.internationallawoffice.com) et l'annuaire des cabinets d'avocats français à l'étranger sur [www.avocats-francais.com](http://www.avocats-francais.com) (sites relevés en juin-juillet 2003) ainsi que les répertoires de l'American Chamber of Commerce in Belgium (éd. 2002) et de la British Chamber of Commerce in Belgium (éd. 2002). Pour notre inventaire, seules ont été retenues les firmes étrangères présentes en Belgique et spécialisées en droit commercial et des affaires. Les bureaux spécifiquement orientés vers le droit maritime international, surtout localisés à Anvers, n'ont pas été pris en compte. Des firmes belges figurent également dans l'inventaire : celles-ci ont été incluses dès lors qu'elles sont directement soutenues par un grand groupe international de conseil (ex. Pricewaterhouse-Coopers)<sup>16</sup> ou, restées indépendantes, qu'elles ont une dimension internationale claire (affiliation à un réseau international de cabinets indépendants, un siège à l'étranger, domaine d'activité international,...)<sup>17</sup>. Les firmes belges qui ont des sièges hors de Belgique sont extrêmement peu nombreuses.

Cette méthode de collecte de l'information équivaut à ne tenir compte que des "présences directes" des firmes juridiques internationales en Belgique, les "présences indirectes" (e.g. au travers d'accords de collaboration entre une firme belge et une firme à l'étranger, sans que cette dernière n'ait de siège permanent en Belgique) n'étant pas comptabilisées. Ce choix méthodologique est pertinent dans la mesure où la plupart des grandes firmes internationales de services juridiques ont une implantation en Belgique (présence directe, donc) (Beaverstock et al. 1999). Ainsi, 26 des 30 premières firmes britanniques et 8 des 10 premières firmes étasuniennes ont un siège à Bruxelles (source : The Legal Business 100, classement établi sur base du chiffre d'affaires).

### ***Structure des données***

L'inventaire réalisé répertorie, au sein de l'aire métropolitaine bruxelloise, 153 cabinets étrangers et 36 cabinets belges. En dehors de l'aire métropolitaine bruxelloise, on ne dénombre que 24 cabinets d'avocats internationaux (12 à Anvers,

---

<sup>16</sup> Ces firmes "sponsorisent" des cabinets juridiques indépendants pour ne pas tomber sous le coup des restrictions légales qui les visent en matière de pratique du droit (idem en Grande-Bretagne, cfr. Beaverstock et al. 1999).

<sup>17</sup> selon les informations fournies par les sites internet de ces firmes

4 à Gand, 3 à Liège et à Courtrai, 1 à Charleroi et à Mons). La prédominance de Bruxelles dans le cadre belge est particulièrement claire à travers ces chiffres.

Depuis la fin des années 1980, les grands cabinets anglo-saxons se sont implantés massivement à Bruxelles. Leur arrivée sur le marché bruxellois a eu de gros impacts sur les firmes juridiques historiquement basées à Bruxelles. En effet, les firmes étrangères ont capté le gros des contrats commerciaux et des affaires de droit communautaire mais ont également élargi progressivement leur base d'activités au droit commercial belge pour rentabiliser davantage leur implantation bruxelloise (Budden, 1993; Parnham, 2001). En retour, ces nouvelles conditions ont amené les firmes belges historiquement implantées à Bruxelles à développer différentes formes d'internationalisation dans le but d'acquérir une taille, une diversité de compétences et un rayonnement suffisant pour survivre sur un marché élargi, le marché belge étant devenu beaucoup plus concurrentiel (Maiden, 1999). Cela s'est traduit par l'incorporation de plusieurs cabinets belges au sein de groupes internationaux (e.g. Coppens Van Ommeslaghe et Faurès incorporé à Coudert Brothers), des fusions entre bureaux européens (e.g. Loyens & Loeff, belgo-néerlandais) ou la création de différentes formes d'alliances entre bureaux européens (e.g. CMS, Stibbe-Gleiss-Lutz-Herbert Smith).. En définitive, l'ancrage des firmes internationales à Bruxelles donne lieu à un double mouvement de localisation et d'internationalisation : les firmes globales se localisent tandis que les firmes locales se globalisent.

Malgré ces évolutions, les cabinets de petite taille restent largement prédominants à Bruxelles : selon notre relevé, 22% d'entre eux ne comptent qu'un seul avocat, 56% comptent 5 avocats ou moins et 83% ont 10 avocats ou moins<sup>18</sup>. Ces résultats relativisent l'ancrage des grands bureaux transnationaux d'avocats à Bruxelles dès lors que la plupart n'y ont qu'une antenne de petite taille, employant peu de personnel sur place et orientée spécifiquement vers les questions touchant au droit européen. Plusieurs cabinets ont à cet égard une entité séparée spécifiquement dédiée au droit communautaire à la même adresse que leur siège bruxellois (ex. Baker & McKenzie, Allen & Overy). Par ailleurs, certains petits cabinets étrangers implantés à Bruxelles n'y ont qu'une présence temporaire (quelques jours par mois par exemple). Néanmoins, malgré le coût que représente cette antenne, elle existe bel et bien pour de très nombreuses firmes internationales, ce qui suggère que des facteurs surcompensent le coût d'ouverture et de maintien

---

<sup>18</sup> le personnel travaillant en appoint des avocats (e.g. secrétaires) n'a pas été dénombré

d'une localisation à Bruxelles. Les contacts inter-personnels (en "face-à-face") avec les autorités compétentes de l'UE dans le cadre d'activités spécialisées de conseil (ou de lobbying) jouent ici un rôle primordial.

Enfin, l'inventaire réalisé comprend 8 cabinets "apatrides", c'est-à-dire, des cabinets exclusivement tournés vers des clients et des matières internationales (activité de niche), fonctionnant parfois comme antennes sous-traitantes de cabinets étrangers pour les questions de droit communautaire (e.g. Stanbrook Hooper, Crosby Renouf). Ces cabinets ne peuvent ni être rattachés à un pays d'origine particulier, ni ne peuvent être qualifiés de "belges".

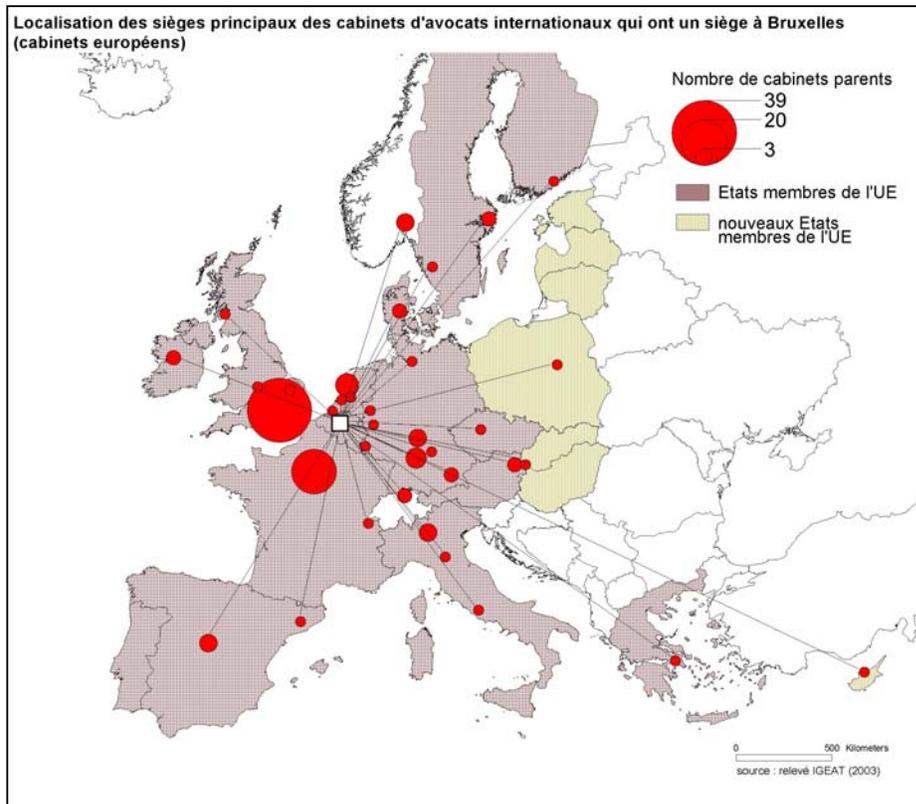
En résumé, le marché bruxellois se compose principalement d'un grand nombre de sièges de petite taille de cabinets étrangers (fonctionnant comme antennes spécialisées auprès de l'UE), de cabinets belges restés indépendants de taille moyenne et de cabinets de plus grande taille, fruits de l'absorption de cabinets belges par des firmes anglo-saxonnes ou de la fusion entre bureaux européens.

## **CARTOGRAPHIE**

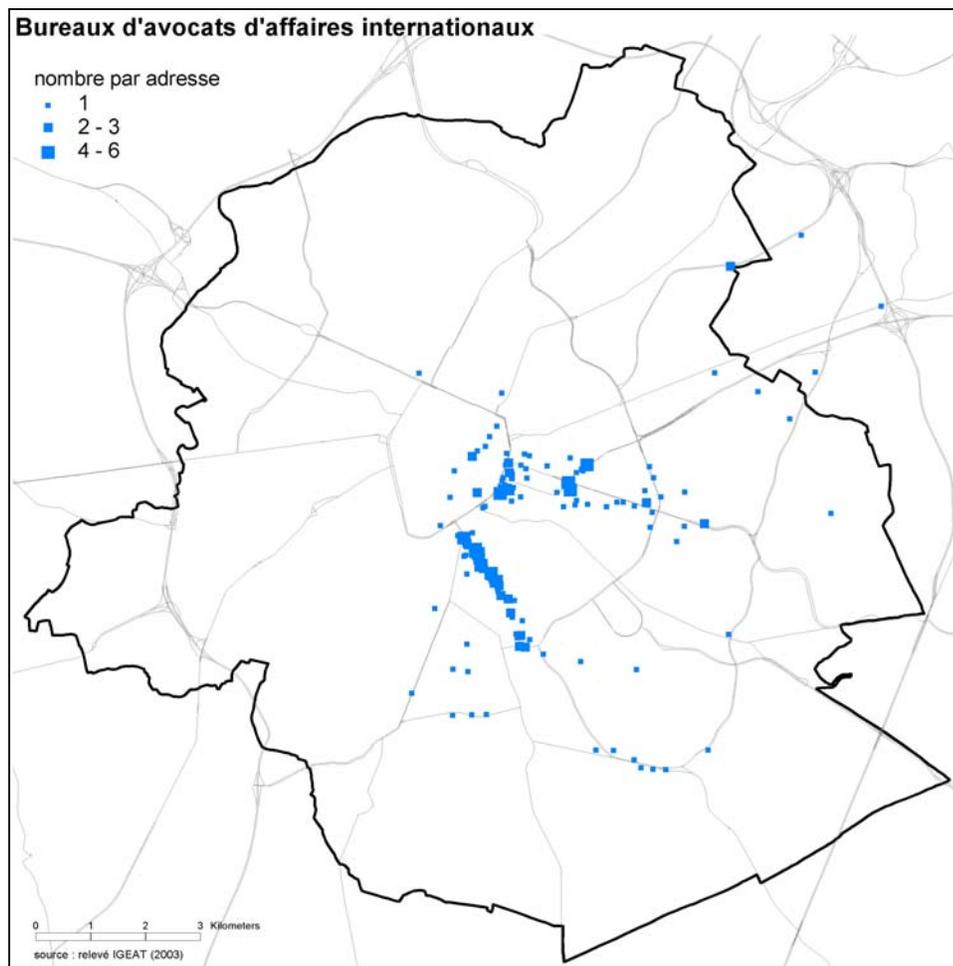
Origine des cabinets d'avocats qui ont un siège à Bruxelles (tab. 1, carte 1)

Le tableau ci-dessous répertorie, par ordre d'importance, les villes dans lesquelles sont localisés les sièges centraux (HQ) des cabinets d'avocats internationaux qui ont une implantation à Bruxelles (villes avec plus d'un siège) (carte 1).

Carte 1



Carte 2



<b>ville</b>	<b>Europe</b>	<b>USA</b>
	<i>nombre de HQ</i>	
Londres	39	
Paris	19	
New York		12
Washington		12
Amsterdam	5	
Stuttgart	4	
Chicago		3
Cleveland		3
Frankfurt	3	
Madrid	3	
Milan	3	
Oslo	3	
Copenhague	2	
Dublin	2	
Minneapolis		2
Munich	2	
Philadelphie		2
Richmond		2
Stockholm	2	
Vienne	2	
Zurich	2	

La domination de Londres est particulièrement nette, tant en Europe que par rapport aux villes nord-américaines. Selon certains auteurs, en matière de services juridiques aux entreprises, Bruxelles occupe par rapport à Londres la place qu'occupe Washington par rapport à New York ("*Washington DC of the east*" – cf. supra).

Pour le reste, tous les Etats membres de l'UE (à l'exception du Portugal) comptent au moins une firme disposant d'une filiale à Bruxelles (sans compter les présences indirectes) (carte 1). Les plus gros émetteurs de firmes juridiques sont les principales économies européennes : France (uni-

polarisation sur Paris) et Allemagne (multi-polarisation). Par contre, les firmes d'Europe de l'Est sont peu présentes, caractéristique sans doute appelée à évoluer dans le contexte d'élargissement de l'UE.

#### Localisation des cabinets juridiques internationaux à Bruxelles (carte 2)

A l'échelle intra-urbaine, les cabinets d'avocats internationaux privilégient avant tout le centre-ville, en particulier l'axe de l'Avenue Louise<sup>19</sup> : 67 firmes ont une adresse dans cette avenue (soit 36% des firmes non belges – effectif: 56 – et 30% des firmes belges – effectif: 11). D'autres concentrations importantes se détachent dans le quartier Léopold (Arts/Loi) et dans le quartier européen (rond-point Schuman, avenue de Cortenbergh), c'est-à-dire à l'endroit du pic des coûts locatifs à Bruxelles (275 euros/m<sup>2</sup>/an - Observatoire des bureaux 2002). Ces implantations privilégiées reproduisent les schémas traditionnels de localisation des avocats à Bruxelles, en particulier dans l'axe de l'avenue Louise, c.-à-d., le long d'une artère de prestige bâtie d'hôtels de maître à deux pas du Palais de Justice. Il est probable cependant que les avocats d'affaires ou conseillers juridiques internationaux

<sup>19</sup> c'est elle qui devrait être nommée "rue de la loi"...

fréquentent peu ce dernier, vu la nature de leur activités (davantage conseil que litige).

Cette géographie répercute à l'échelle intra-urbaine l'importance des logiques d'économie d'agglomération qui, déjà, détermine l'attractivité de la ville à l'échelle européenne pour les cabinets d'avocats internationaux. Dans le cas qui nous occupe, les logiques d'agglomération concernent tant les avantages tirés de la proximité directe entre avocats et institutions européennes que des économies issues de la proximité entre avocats (ou encore entre avocats et autres services spécialisés de conseil aux entreprises), à l'échelle des quartiers (cf. Avenue Louise), voire à plus grande échelle encore. Il n'est pas rare en effet que plusieurs cabinets partagent la même adresse (e.g. différents étages d'une tour de bureaux) ou des bureaux communs ("*office pooling*"). Ces stratégies combinent limitation des coûts (bibliothèque, salles,... communes) et maximalisation des possibilités de contacts directs entre spécialistes dans le cadre de la (co)production de services très pointus.

Par ailleurs, un seul cabinet est localisé à l'ouest du canal (i.e. bureau Altius, établi avenue du port), trait à mettre en regard de la persistance du clivage Est-Ouest qui structure historiquement le paysage social bruxellois.

## **FICHE 2 : LES SIEGES DE MULTINATIONALES ETASUNIENNES : SIEGES DE DIRECTION, SITES DE R&D ET SITES DE PRODUCTION**

Les firmes multinationales constituent des acteurs majeurs de la mondialisation économique. Elles sont structurées comme des 'entreprises-réseaux', c'est-à-dire qu'elles reposent sur une segmentation fonctionnelle et spatiale des divers pans de leurs processus de production. Un exemple concret en est donné par le réseau d'implantations en Europe de la firme GoodYear, multinationale américaine structurée par continent dont le HQ européen est localisé à Bruxelles (Diegem) (carte 3).

### **DONNEES**

Indicateurs pour :

- (i) Les fonctions de décision stratégique : localisation des sièges de direction pour l'Europe de firmes étasuniennes et des centres de coordination de multinationales en Belgique
- (ii) Les fonctions de production : localisation des sites de production des firmes étasuniennes en Belgique
- (iii) Les fonctions de R&D : localisation des sites de R&D des firmes étasuniennes en Belgique

#### **(i) Fonctions de décision et de gestion stratégique**

*Méthodes de collecte*

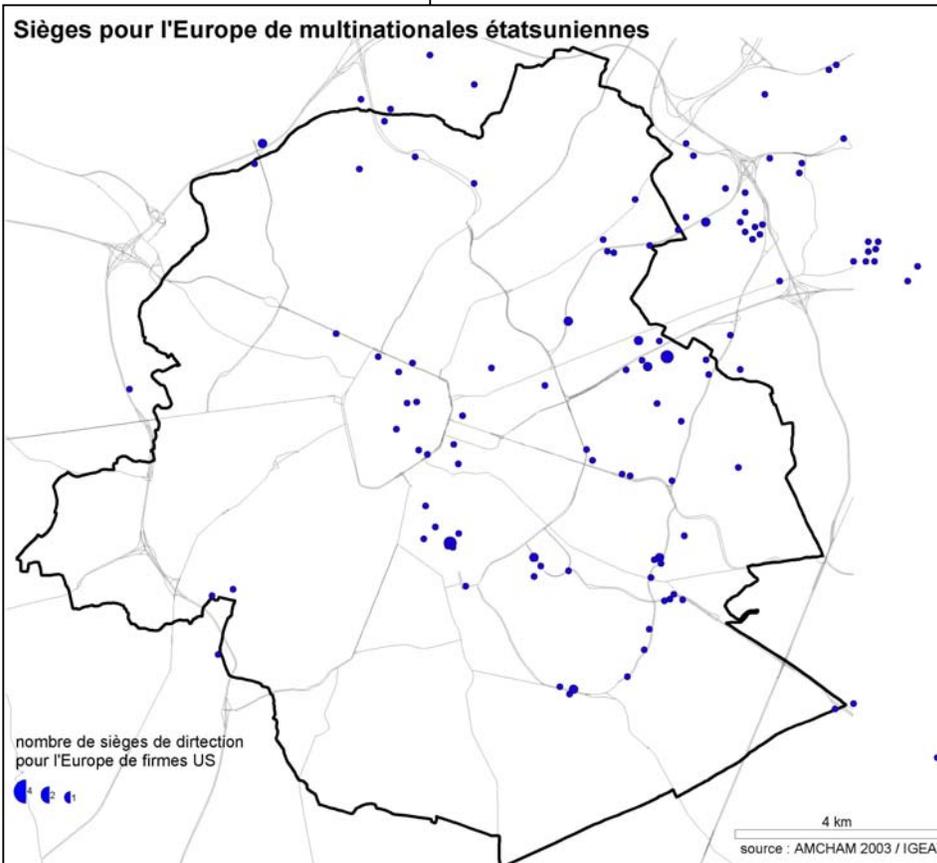
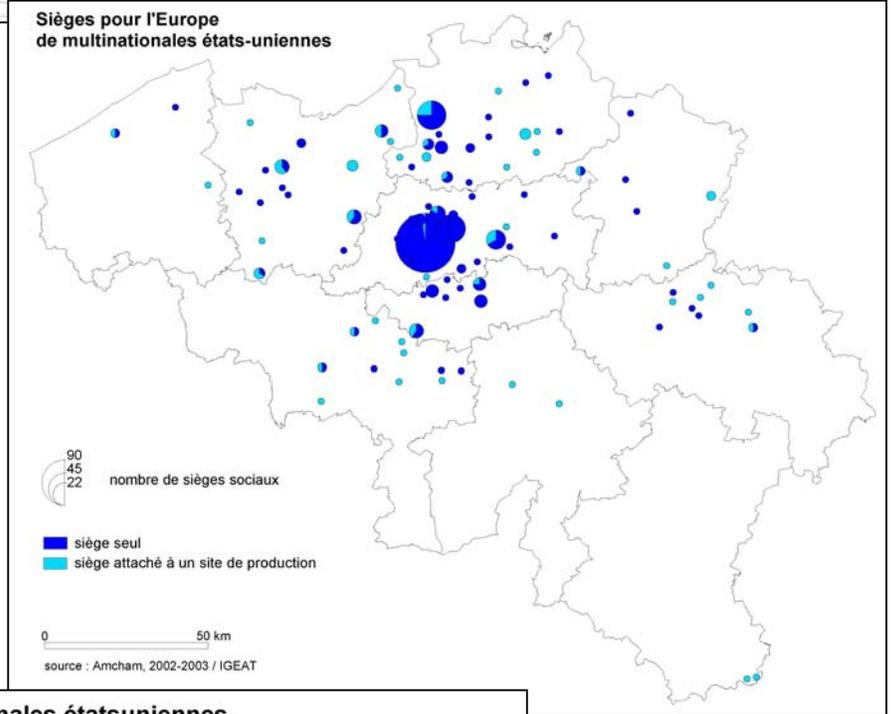
➤ *Sièges de direction pour l'Europe de firmes étasuniennes*

L'American Chamber of Commerce in Belgium (Amcham) répertorie annuellement les firmes étasuniennes implantées en Belgique, que ces firmes soient membres de l'Amcham ou pas (relevé via le Moniteur ou la presse). Parmi l'ensemble des implantations de firmes étasuniennes en Belgique, celles qui assurent une fonction de siège de direction (headquarters) pour un territoire plus large que la Belgique sont identifiées (Benelux, Europe, Europe et Moyen-Orient,...). Cette démarche a permis de lister un total de 294 sièges sociaux (headquarters) de firmes étasuniennes en Belgique en 2002/2003. Parmi ceux-ci, on compte 160 headquarters (HQ) pour l'Europe, 83 HQ pour l'Europe et/ou l'Afrique et/ou le Moyen-Orient, 26 pour le Benelux, 14 pour un ensemble de pays européens (ex. Europe du Nord) et 11 autres (ex. pour l'Europe et l'Asie). Par commodité de



Carte 3

Carte 4



Carte 5

langage, nous parlerons dans la suite de sièges de direction ou de quartiers généraux pour l'Europe pour faire référence à l'ensemble de ces catégories. En termes d'activité, les entreprises de machines et de biens d'équipement (40%) et les firmes chimiques (22%) dominent.

➤ *Centres de coordination de multinationales*

Nous avons obtenu auprès du Ministère des Affaires Economiques (MAE) une liste (anonymisée) des centres de coordination en activité au 1er janvier 2003 en Belgique. Pour chaque firme est renseignée sa "nationalité", définie par le MAE selon le lieu d'implantation du siège principal de la société ou du groupe. Cette liste comprend un total de 237 centres de coordination. Le tableau ci-dessous détaille leur répartition par nationalité.

Centres de coordination en Belgique,  
par pays d'origine des firmes

Localité \ Nationalité	total
USA	77
Belgique	61
France	19
Allemagne	16
Pays-Bas	14
Royaume-Uni	9
Suisse	8
Canada, Suède	5
Italie	4
Japon, Norvège	3
Afrique du Sud, Antilles, Luxembourg	2
Australie, Bermudes, Danemark, Egypte, Finlande, Singapour, Taiwan	1
<b>Total</b>	<b>237</b>

La forte domination des USA témoigne de l'importante pénétration des multinationales étasuniennes en Belgique dont les premiers développements remontent aux années 1960 (cf. supra). Les principaux partenaires commerciaux de la Belgique (France, Allemagne, Pays-Bas, Royaume-Uni) apparaissent nettement en retrait.

Le classement à la deuxième place des firmes belges peut surprendre à première vue dans la mesure où la législation sur les centres de coordination, mise en place en 1982 dans un contexte de récession économique, avait été justifiée par une

recherche d'attractivité de la Belgique pour les investissements internationaux. Ceci traduit des stratégies de délocalisation de capitaux et bénéfices en vue de bénéficier des avantages fiscaux propres aux centres de coordination.

**Cartographie**

➤ *Sièges de direction pour l'Europe de firmes étasuniennes*

*Echelle belge (carte 4)*

A l'échelle nationale, la prépondérance de l'aire métropolitaine bruxelloise ressort nettement, avec 155 HQ pour l'Europe de firmes étasuniennes (53% du total national), dont 85 en Région de Bruxelles-Capitale (29%). La région anversoise apparaît en second et dans une configuration plus liée à la présence de sites de production à la même adresse que le quartier général européen. Cette caractéristique est bien sûr à mettre en relation avec la fonction portuaire de la ville. En définitive, cette répartition spatiale reproduit les traits de la géographie du tertiaire de commandement en Belgique (cf. Vandermotten et Marissal, 1998)

*Echelle bruxelloise (carte 5)*

Au sein de l'aire métropolitaine bruxelloise, les localisations dans l'Est de la ville sont très nettement privilégiées, en particulier sur les grands axes de prestige du XIXème siècle (Avenue Louise, Boulevard du Souverain, Avenue de Tervuren), dans les pôles de bureaux récents localisés entre le centre-ville et l'aéroport (Av. Marcel Thiry, Av. du Bourget) ainsi que les business parks à proximité de l'aéroport (Zaventem-Diegem). Les implantations dans l'Ouest de la ville sont très rares, si ce n'est sur des localisations très périphériques à proximité immédiate du Ring (Anderlecht, Laeken). Certes moins rares, les implantations au centre-ville ne sont pas légion : le Pentagone ne totalise que 8 quartiers généraux européens de firmes étasuniennes, le quartier Léopold à peine 3. Le contraste est particulièrement appuyé si l'on rapporte cette carte à celle des cabinets d'avocats internationaux.

Un ensemble d'éléments peut être avancé pour interpréter cette décentralisation. D'une part, les sièges de direction dont il est ici question exercent principalement des activités de gestion interne de l'activité de groupes transnationaux, contrôlant un ensemble de flux d'informations depuis et vers les autres établissements de ces sociétés en Europe. Ce type d'activité exige des localisations qui permettent notamment un usage intensif des moyens modernes de télécommunication. Or les bureaux neufs, surtout implantés dans des localisations décentralisées, répondent particulièrement bien à ce critère. Les business parks de Zaventem - Diegem, par exemple, furent les premiers, au cours des années 1990, à être équipés de connections internet à haut débit, avant les bureaux du centre-ville. D'autre part, ces firmes sont très sensibles à leur accessibilité, tant à longue distance (aéroport) que vers le marché belge et européen (autoroutes, aéroport), ce qui accentue l'attractivité de localisations décentralisées. Enfin, par rapport aux cabinets d'avocats analysés précédemment, l'activité exercée par les quartiers

généraux de firmes transnationales exige sans doute moins de proximité directe entre spécialistes de firmes ou institutions différentes vu l'importance des flux internes aux groupes transnationaux gérés par ces sièges.

Le contraste Est-Ouest dans la répartition des quartiers généraux pour l'Europe de firmes étasuniennes traduit une nouvelle fois la segmentation socio-spatiale de l'agglomération bruxelloise. Les entreprises à la recherche d'adresses de prestige seront immanquablement guidées vers la partie orientale de la ville.

➤ *Centres de coordination de multinationales*

*Echelle belge (carte 6)*

A nouveau, la prépondérance de l'aire métropolitaine bruxelloise ressort nettement à l'échelle nationale. La Région de Bruxelles-Capitale concentre 94 centres de coordination, soit 40% du total belge. L'axe Bruxelles-Anvers se détache également, révélant une nouvelle fois un trait majeur de la géographie du tertiaire de commandement en Belgique. On peut noter également une concentration spécifique de centres de coordination de firmes belges dans le Courtrais, sans doute liée au tissu entrepreneurial local.

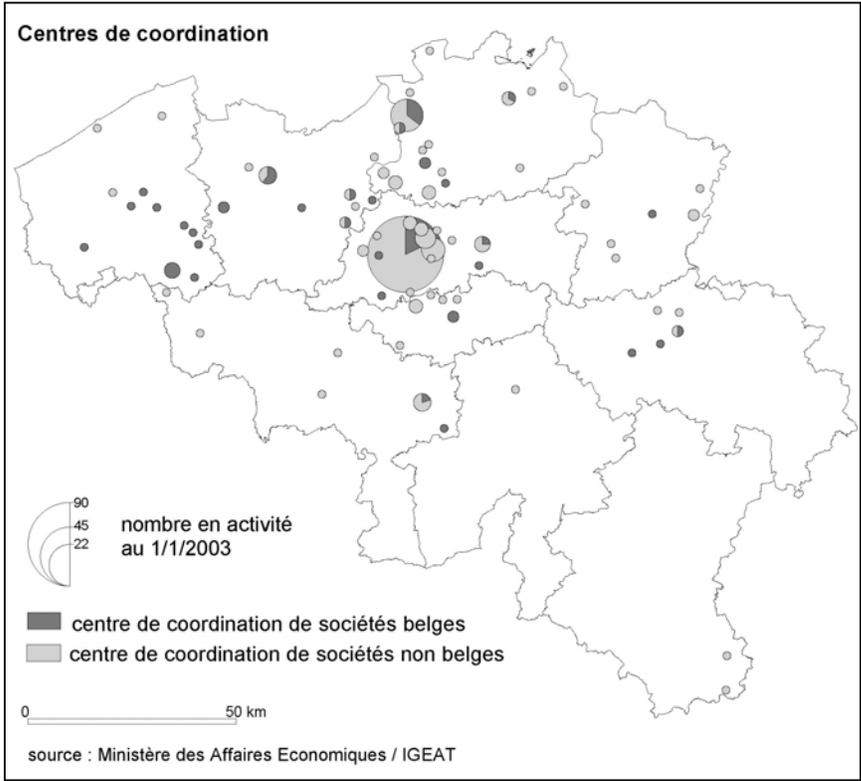
*Echelle bruxelloise (carte 7)*

Pour des raisons de confidentialité, nous n'avons pu obtenir les adresses des centres de coordination. A défaut, la carte 7 est élaborée sur base de la localisation de ceux-ci par code postal. Elle met en relief une distribution plus centrale des centres de coordination par rapport à la répartition des quartiers généraux européens de firmes étasuniennes. Le pôle Zaventem ressort aussi moins nettement. Bien que le clivage Est-Ouest au sein de l'agglomération bruxelloise apparaisse ici moins prononcé, les centres de coordination font également montre d'une nette préférence pour le quadrant Sud-Est de la Région.

**(ii) Fonctions de production**

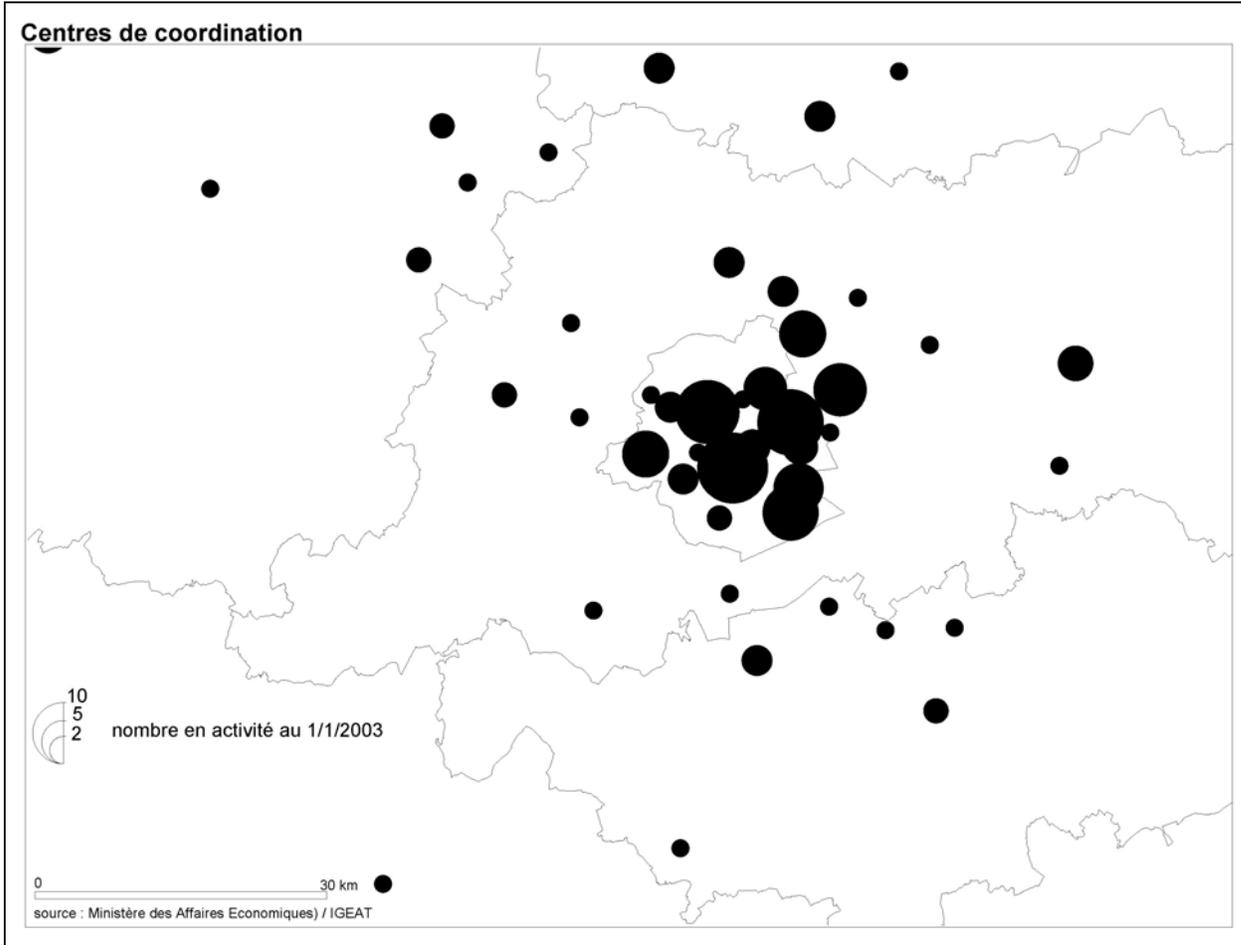
*Méthodes de collecte*

Les sièges de production de firmes étasuniennes en Belgique ont été extraits du répertoire annuel (éd. 2002-2003) de l'American Chamber of Commerce in Belgium. Un total de 210 sites de production a été réuni de la sorte, une même firme pouvant compter plusieurs sites de production en Belgique. Parmi ces 210 sites de production, les deux tiers sont liés à un siège central européen de la firme situé, soit



Carte 6

Carte 7



à la même adresse (74 cas), soit ailleurs en Belgique (67 cas). Le reste des sites de productions inventoriés sont liés soit à un siège central européen de la firme situé hors de Belgique, soit à un siège belge de la firme (à la même adresse dans tous les cas), soit encore directement à la maison-mère aux USA. La plus grande part de ces unités de production relève des secteurs de la chimie et de la fabrication de machines et biens d'équipements.

*Cartographie (carte 8)*

A l'échelle nationale, la répartition des sites de production de firmes étasuniennes met en lumière les grands traits de la géographie des investissements industriels transnationaux : prédominance de la Flandre et attrait des parcs industriels à proximité des axes autoroutiers, en particulier autour de Bruxelles pour des segments industriels très qualifiés (cf. Vandermotten et Marissal, 1998). Le poids de Bruxelles est, sans surprise, faible pour ce type d'activité, notamment en regard d'Anvers. Bruxelles concentre, par contre, la quasi totalité des sièges de direction de ces unités de production (pour autant que celui-là ne soit pas localisé en annexe au site de production lui-même).

**(iii) Fonctions de R&D**

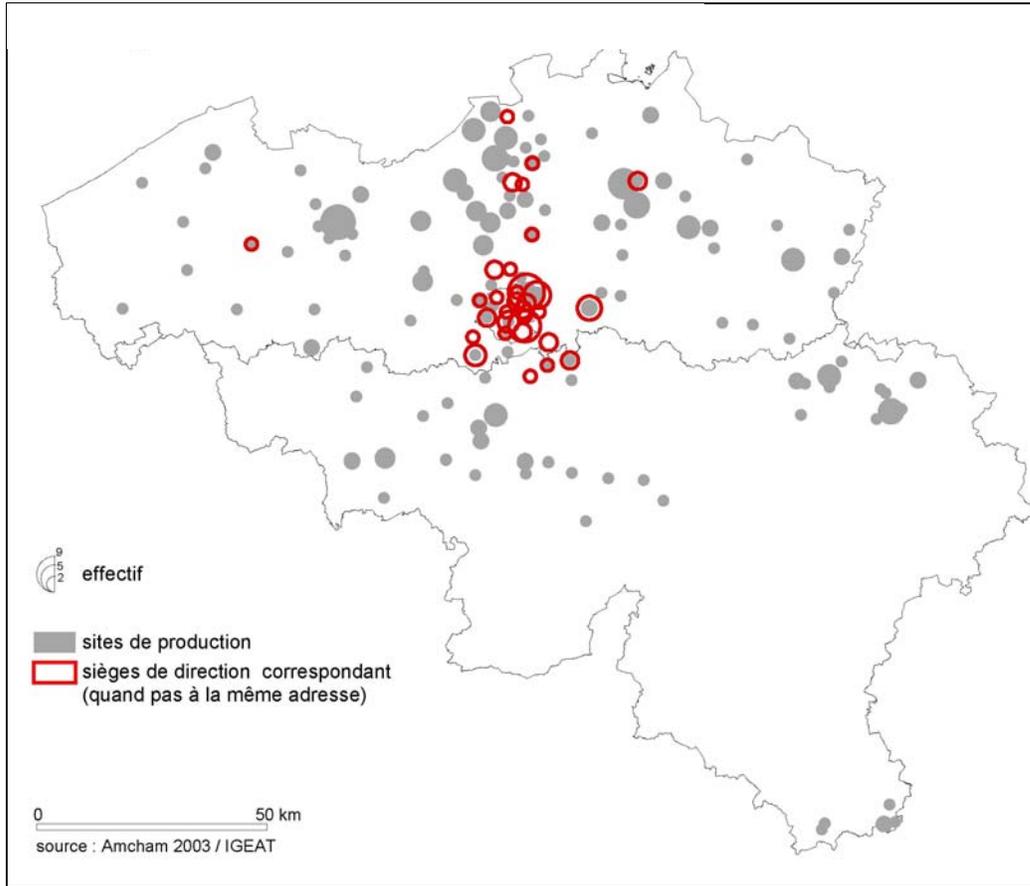
*Méthode de collecte*

Les sièges de R&D de firmes étasuniennes en Belgique ont également été extraits du répertoire annuel (éd. 2002-2003) de l'American Chamber of Commerce in Belgium. Un total de 27 sites de R&D a été réuni de la sorte, dont 4 sont physiquement localisés à la même adresse qu'une unité de production de la même firme. La majorité d'entre eux (19 sur 27) relève du secteur pharmaceutique, activité qui repose par nature sur une forte composante de R&D. Cet effectif global beaucoup plus réduit que les unités de production peut sans doute être interprété, en amont, par le caractère spatialement moins éclaté du secteur R&D (du moins pour les firmes étasuniennes) et, en aval, par une attractivité moindre de la Belgique pour ce secteur.

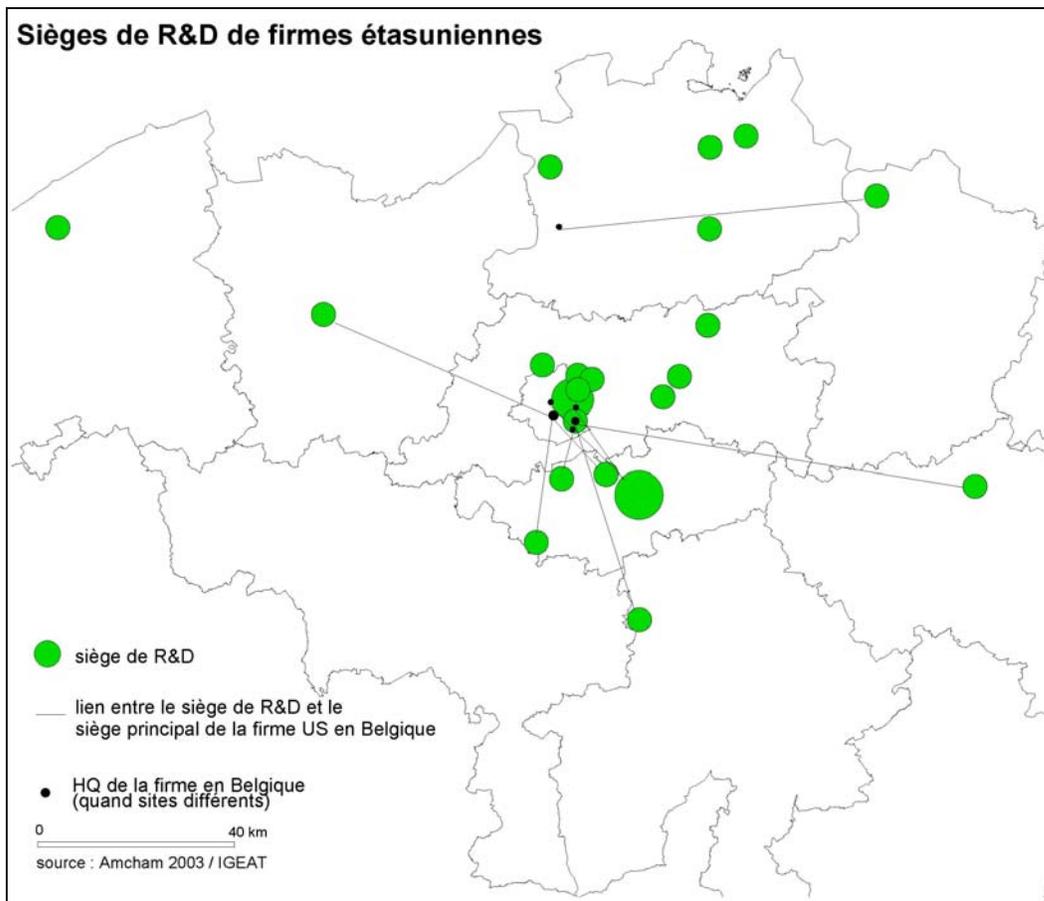
*Cartographie (carte 9)*

La répartition spatiale des sites de R&D des firmes étasuniennes en Belgique met en relief une prédilection de ces activités pour des pôles universitaires (Louvain-la-Neuve, Woluwé, Leuven) et pour des localisations périurbaines, en particulier

carte 8



carte 9



dans le Brabant Wallon. Néanmoins, Bruxelles polarise nettement les centres de décision dans les cas où quartiers généraux et sites de R&D ne sont pas localisés à la même adresse.

### **FICHE 3 : LES HOTELS VISANT UNE CLIENTELE INTERNATIONALE EN VOYAGE D'AFFAIRES**

Le tourisme d'affaires connaît, à l'échelle mondiale, une croissance rapide. Ce secteur se compose des voyages d'affaires proprement dits (i.e. motivés par des raisons professionnelles), des voyages de réunions et conférences et, plus récemment, des *incentive travel*. L'activité touristique à Bruxelles est précisément caractérisée par la grande importance du tourisme d'affaires (i.e. plus de 60% du total des nuitées dans les hébergements bruxellois sont des nuitées d'affaires – Observatoire du Tourisme, rapport annuel 2003).

#### **DONNEES**

##### ***Méthode de collecte***

Le relevé des hôtels a été réalisé sur la base de guides professionnels publié par les 3 organismes régionaux dont la mission est de promouvoir la destination Bruxelles ou Flandre-Bruxelles ou Wallonie -Bruxelles sur le marché international du tourisme d'affaires et de congrès (secteur "*MICE*" - *Meetings, Incentives, Conferences, Exhibitions & Events*), à savoir Bruxelles International - MICE (ex-Bruxelles Congrès), le Flanders-Brussels Convention Bureau et le Convention Bureau Wallonie-Bruxelles. Chacun de ces guides inclut Bruxelles tandis que le guide bruxellois inclut des adresses en dehors de la Région. Ces guides se recouvrent très largement pour les adresses bruxelloises : la plupart des lieux renseignés sont les mêmes. En appoint à ces guides, des sites internet spécialisés ont été consultés ponctuellement : [www.conworld.net](http://www.conworld.net) et [www.omfg.com](http://www.omfg.com) (tous les deux relevés en août 2003).

Nous avons distingué les hôtels visant une clientèle internationale en voyage d'affaires par le fait qu'ils proposent, en plus de leur fonction d'hébergement, des infrastructures pour la tenue de réunions ou de conférences professionnelles (salles, équipements informatiques,...). Pour augmenter la sélectivité de notre relevé, les hôtels ne proposant qu'une seule salle de réunion, caractéristique témoignant d'une activité très accessoire pour les hôtels concernés, ainsi que ceux clairement orientés vers l'organisation de fêtes privées (mariages, e.a.) n'ont pas été repris dans le

relevé. Enfin, le nombre de salles de réunions, leur surface ou leur capacité s'étant avérés des mesures peu comparables (i.e. parce que non systématiquement renseignées ou variables selon la configuration des lieux), c'est le nombre de chambres qui a été relevé comme indicateur de la taille des hôtels sélectionnés.

### **Structure des données**

Notre relevé compte un total de 104 hôtels (Bruxelles et banlieues), la quasi totalité d'entre eux comptant 3 étoiles ou plus (100/104). Ces hôtels ont été répartis en 3 catégories selon leur appartenance ou non à une chaîne internationale : les entités uniques (hôtels indépendants), les unités d'un groupe européen (groupe au moins présent dans 3 pays européens) et les unités d'un groupe global (groupe au moins présent sur 3 continents). Selon cette classification, on compte à Bruxelles 59 globaux, 13 européens et 32 indépendants. Les hôtels de chaînes internationales dominant donc largement le marché bruxellois du tourisme d'affaires.

Il ressort des guides de promotion consultés que les hôtels d'affaires composent une portion très importante de l'offre d'espaces de réunions professionnelles par rapport aux centres de conférences proprement dit, qui proposent des salles de très grande capacité (p.ex. Palais des Congrès, Palais du Heysel). Le segment hôtelier est très approprié aux réunions de courte durée ne réunissant qu'un petit nombre de participant. Or ce type de réunion représente une grande partie du marché mondial du secteur *MICE*. D'autres lieux, également mentionnés dans les guides de promotion, développent une fonction annexe d'organisation de réunions ou congrès : théâtres, musées, centres culturels, salles de concert, universités, centres de recherches,... En outre, un très grand nombre de réunions professionnelles se déroule, à Bruxelles, aux sièges mêmes des institutions, administrations ou entreprises concernées.

### **CARTOGRAPHIE**

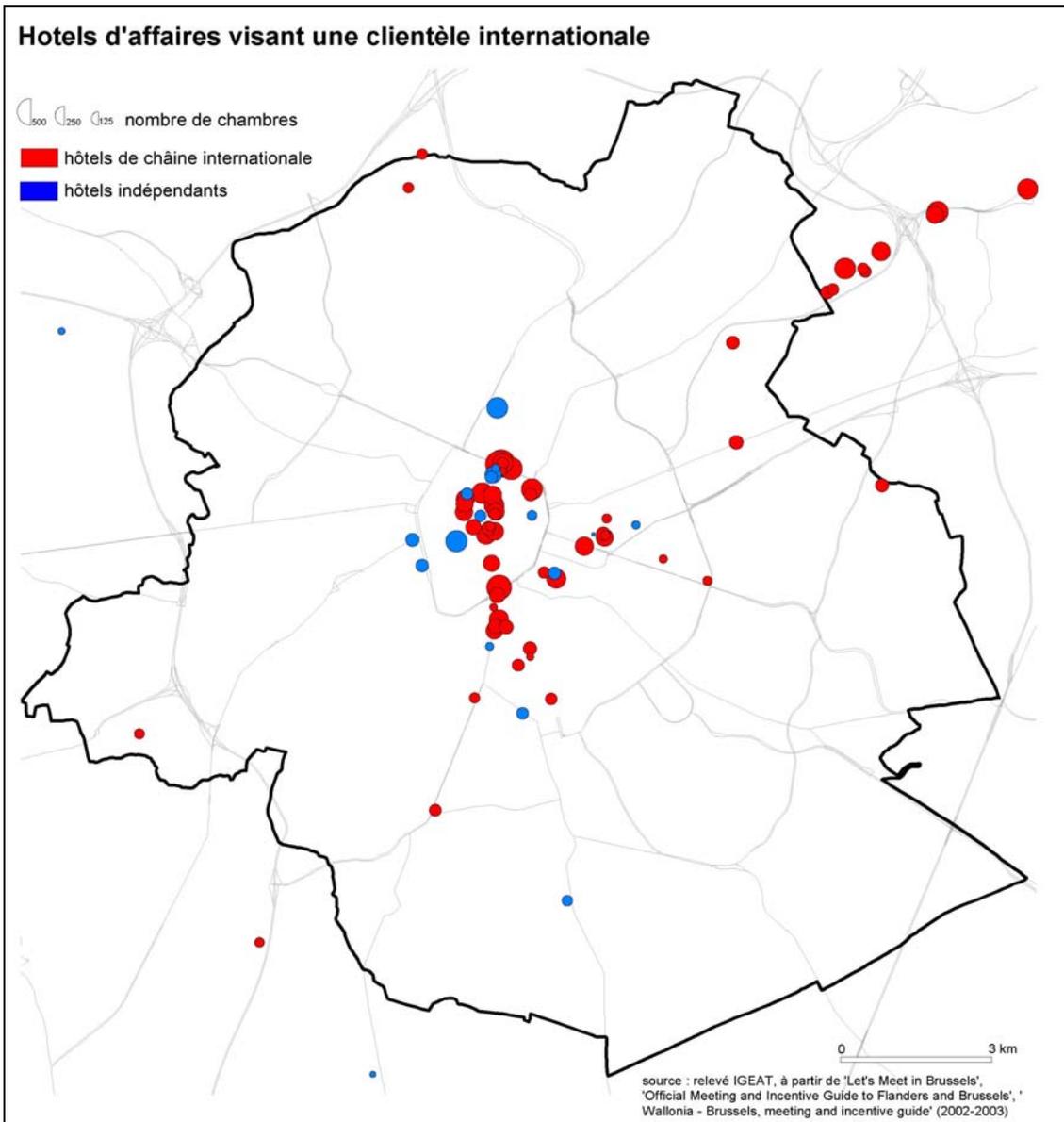
La carte 10 met principalement en relief une double concentration, au centre-ville et à proximité du pôle aéroportuaire de Zaventem.

La composition du pôle "aéroport" est entièrement le fait d'hôtels de chaînes internationales. Leur implantation y est récente, dans des espaces nouvellement urbanisés (p.ex. Crowne Plaza dans le Corporate Village) tandis que, au centre-ville, ces groupes hôteliers internationaux se sont implantés par reprise d'hôtels pré-existants. En outre, toutes les chaînes hôtelières internationales qui ont une

implantation dans la zone de l'aéroport en ont également une (ou plusieurs) au centre-ville (i.e. Crowne Plaza, Golden Tulip Rainbow, Holiday Inn, IBIS, NH, Novotel, Sofitel et Sheraton). Ces logiques de dédoublement mettent en évidence une complémentarité des espaces (centre-ville - aéroport) à l'échelle de la ville (plutôt qu'une concurrence), les localisations proches de l'aéroport correspondant à des usages minimaux de la ville (arrivée en avion - travail à l'hôtel - logement à l'hôtel - départ) remplis par des lieux jouant avant tout sur leur fonctionnalité.

Au centre-ville, trois pôles principaux se dégagent : les alentours de la Grand-Place (principale attraction touristique), le quartier Louise (centre-luxe) et le quartier Schuman (quartier européen). La carte montre peu de diffusion en seconde couronne, si ce n'est sur des pôles particuliers (hôpitaux Erasme et Saint-Luc, plateau du Heysel), et presque exclusivement vers l'Est. Plus étonnant sans doute est la très faible présence des hôtels d'affaires, internationaux en particulier, à proximité des gares (même dans le cas du terminal TGV au Midi), soit dans des espaces historiquement très attractifs pour les fonctions hôtelières.

En dehors de la Région de Bruxelles-Capitale et pôle Zaventem mis à part, le poids des localisations au centre-ville ressort également à Louvain et Malines. Par ailleurs, les établissements éparpillés en milieu périurbain correspondent tantôt à des lieux fonctionnels le long d'autoroutes (p.ex. AC Ruisbroek), tantôt à des sites de standing ciblant des réunions d'affaires très stylées (i.e. château dans un environnement vert).



#### **FICHE 4 : ORGANISATIONS INTERNATIONALES : NON-GOUVERNEMENTALES (ONG) ET INTER-GOUVERNEMENTALES (OIG)**

Les Organisations Internationales peuvent être scindées en deux groupes : les organisations inter-gouvernementales (OIG) et les organisations non-gouvernementales (ONG). Alors que les OIG renvoient aux coopérations multilatérales entre Etats, les ONG internationales peuvent être considérées comme une composante, certes partielle, d'une "société civile" transnationale en émergence (Van der Wusten, 2003; Taylor, 2003). Ces organisations sont à la tête de réseaux internationaux d'organisations - membres ou partenaires - inter-reliées.

#### **DONNEES**

##### **Méthode de collecte**

Nous avons obtenu de l'Union des Associations Internationales (UIA) un fichier (anonymisé) répertoriant l'ensemble des OIG et ONG disposant d'un secrétariat (principal ou secondaire) en Belgique en 2002/2003, à savoir 2.982 Organisations Internationales réparties entre 290 OIG et 2.692 ONG.

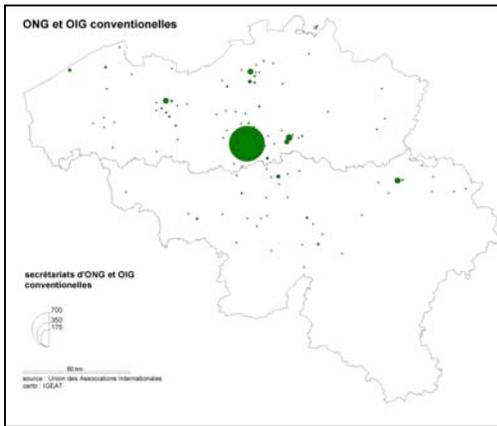
##### **Structure des données**

Si les OIG peuvent être aisément répertoriées (sur base de l'existence d'un accord signé entre gouvernements), la tâche est plus ardue pour les ONG internationales. Parmi la myriade d'organisations existantes, l'UIA identifie une catégorie regroupant les organisations stables, bien établies et réellement internationales. Dans nos données, ces organisations conventionnelles composent un tiers des Organisations Internationales disposant d'un secrétariat en Belgique (976 dont 959 ONG et 17 OIG).

#### **CARTOGRAPHIE**

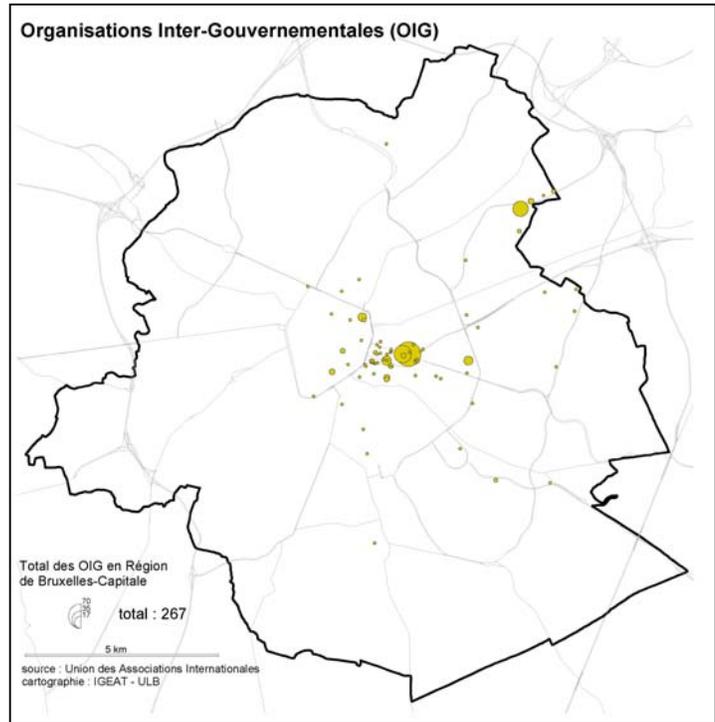
##### **A l'échelle de la Belgique (carte 11)**

La prédominance de la Région de Bruxelles-Capitale est écrasante : celle-ci concentre trois quart des Organisations Internationales conventionnelles répertoriées en Belgique (736 secrétariats). Les villes de second rang dans la hiérarchie urbaine belge, soit Anvers, Gand et Liège, arrivent loin en retrait, chacune de ces agglomérations comptabilisant moins de 3% de l'ensemble des Organisations Internationales conventionnelles répertoriées dans le pays. Deux plus petites villes à forte vocation universitaire, Ottignies / Louvain-la-Neuve et surtout Leuven /

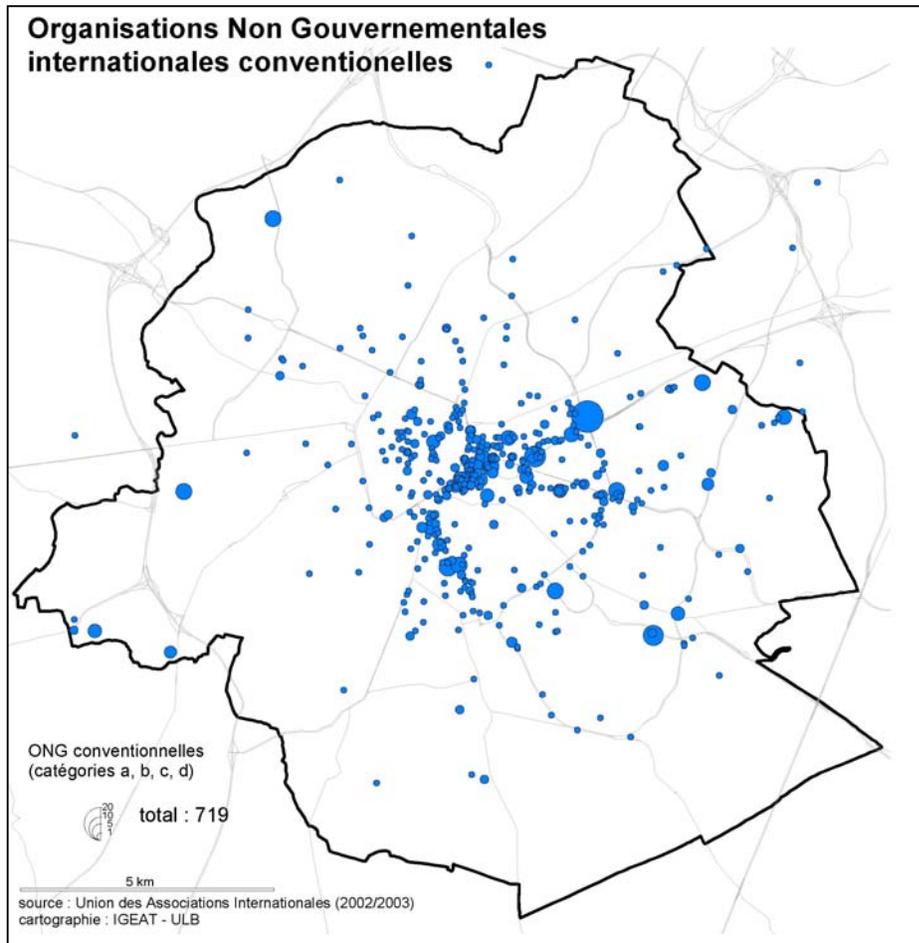


Carte 11

Carte 12



Carte 13



Heverlee, se hissent à des niveaux comparables à ces dernières. A l'échelle européenne, Van der Wusten (2003) avait déjà mis en avant l'attractivité de villes spécifiquement universitaires pour les ONG internationales (e.g. Leiden, Cambridge, Oxford). Tout en portant sur des effectifs plus élevés, ce schéma spatial est identique lorsque l'ensemble des catégories d'Organisations Internationales est pris en compte.

### **A l'échelle bruxelloise**

La localisation des OIG (carte 12) à Bruxelles, au nombre de 267, renseigne sur la nature de celles-ci : il s'agit avant tout des organes formant l'architecture institutionnelle de l'Union Européenne et de l'OTAN.

La localisation des ONG est plus riche d'enseignements (carte 13). Elle met en avant l'extrême prépondérance des localisations centrales à Bruxelles pour ce type d'acteur international. Le quartier Léopold ressort particulièrement, plus encore que le Pentagone. Les économies d'agglomération jouent ici à plein, à la fois par la proximité entre ONG et sièges des principales institutions de l'UE et par la proximité entre diverses ONG. Par contre, le facteur de proximité ne joue pas par rapport à l'OTAN, ce qui témoigne d'interactions limitées entre les ONG et cet organe international prioritairement militaire.

Hormis le quartier Léopold, les grandes avenues rayonnant vers le Sud et l'Est de la Région apparaissent à nouveau comme des localisations privilégiées (Avenue Louise, Avenue de Tervuren, Avenue Roosevelt,...). Ces localisations combinent proximité des institutions européennes et adresses de prestige. De plus, l'attractivité des sites universitaires vis-à-vis des ONG se marque également à l'échelle intra-urbaine dans la mesure où les sites de l'ULB (Erasme, Plaine, Solbosch), de l'UCL (Woluwé) et de la VUB (AZ) regroupent chacun un nombre significatif de telles organisations. Enfin, des concentrations d'ONG apparaissent encore dans des sites décentralisés à la faveur de l'implantation d'un complexe de bureaux (e.g. Diamant Building au boulevard Reyers).

## **FICHE 5 : BUREAUX DE REPRESENTATION DE POUVOIRS LOCAUX AUPRES DE L'UE**

Au sein de l'architecture institutionnelle européenne, les collectivités locales des Etats membres sont officiellement représentées par le Comité des Régions (créé en 1991 par le Traité de Maastricht). En outre, nombre de régions ont choisi d'implanter à leur propre compte un bureau de représentation auprès de l'UE à Bruxelles, souvent qualifié de "mission auprès de l'UE". L'ensemble de ces bureaux de représentation composent un sous-secteur particulier au sein de la myriade d'organisations de toutes natures dont l'occupation principale est la défense d'intérêts de nature particulière auprès des autorités de l'UE.

### **DONNEES**

#### **Méthode de collecte**

Le Comité des Régions tient à jour un répertoire des associations ou bureaux de représentation régionale et communale enregistré à Bruxelles. C'est la version mise à jour en janvier 2004 de ce répertoire qui nous a servi de source principale de données. Ce document répertorie 207 bureaux de représentations régionales, tous localisés en Région de Bruxelles-Capitale<sup>20</sup>. Ces 207 entités répertoriées regroupent des représentations de régions administratives, de villes, de provinces, de communes, d'agglomérations urbaines ou encore d'associations de collectivités locales (au sein d'un même pays). Par ailleurs, le répertoire du Comité des Régions mentionne 11 bureaux d'associations internationales de pouvoirs locaux (e.g. Eurocities, l'Association Européenne des Élus de Montagne). Nous avons également inclus dans l'analyse les représentations permanentes des Etats membres de l'Europe élargie auprès de l'Union (effectif : 25 - source : Expat directory 2003). Les sièges de ces représentations sont, dans la quasi-totalité des cas, disjoints des ambassades en Belgique des Etats membres, ce qui n'est pas le cas des représentations de pays tiers auprès de l'UE. Ces dernières n'ont pas été incluses dans nos données, la présence d'ambassades n'étant pas spécifiquement liée à la localisation à Bruxelles des institutions européennes mais plutôt le fruit de sa fonction de capitale nationale.

---

<sup>20</sup> Ce nombre est très proche du total de 197 représentations listées par le Bureau de Liaison Bruxelles-Europe (site [www.blbe.irisnet.be/europe/repres\\_fr.htm](http://www.blbe.irisnet.be/europe/repres_fr.htm) - relevé en janvier 2004)

## Structure des données

Le nombre de représentations régionales à Bruxelles est en croissance : de 87 en 1993 (étude Mens en Ruimte), on est passé à 114 en 1998 (étude IRIS-Consulting), à 200 en 2002 (actualisation de l'étude IRIS-Consulting) et à 207 en 2004 (cf. supra). Cette tendance est à relier à l'importance accrue des matières d'intérêt régional dans les politiques européennes.

Bureaux de représentation  
régionale à Bruxelles, par pays

<i>pays</i>	<i>nb</i>
<i>Royaume-Uni</i>	29
<i>Italie</i>	27
<i>Allemagne</i>	24
<i>France</i>	23
<i>Espagne</i>	20
<i>Pays-Bas</i>	13
<i>Belgique</i>	11
<i>Autriche</i>	
<i>Danemark Suède</i>	10
<i>Finlande Pologne</i>	9
<i>République Tchèque</i>	4
<i>Grèce</i>	3
<i>Irlande</i>	2
<i>Estonie Hongrie</i>	
<i>Lituanie</i>	1
<b>TOTAL</b>	<b>207</b>

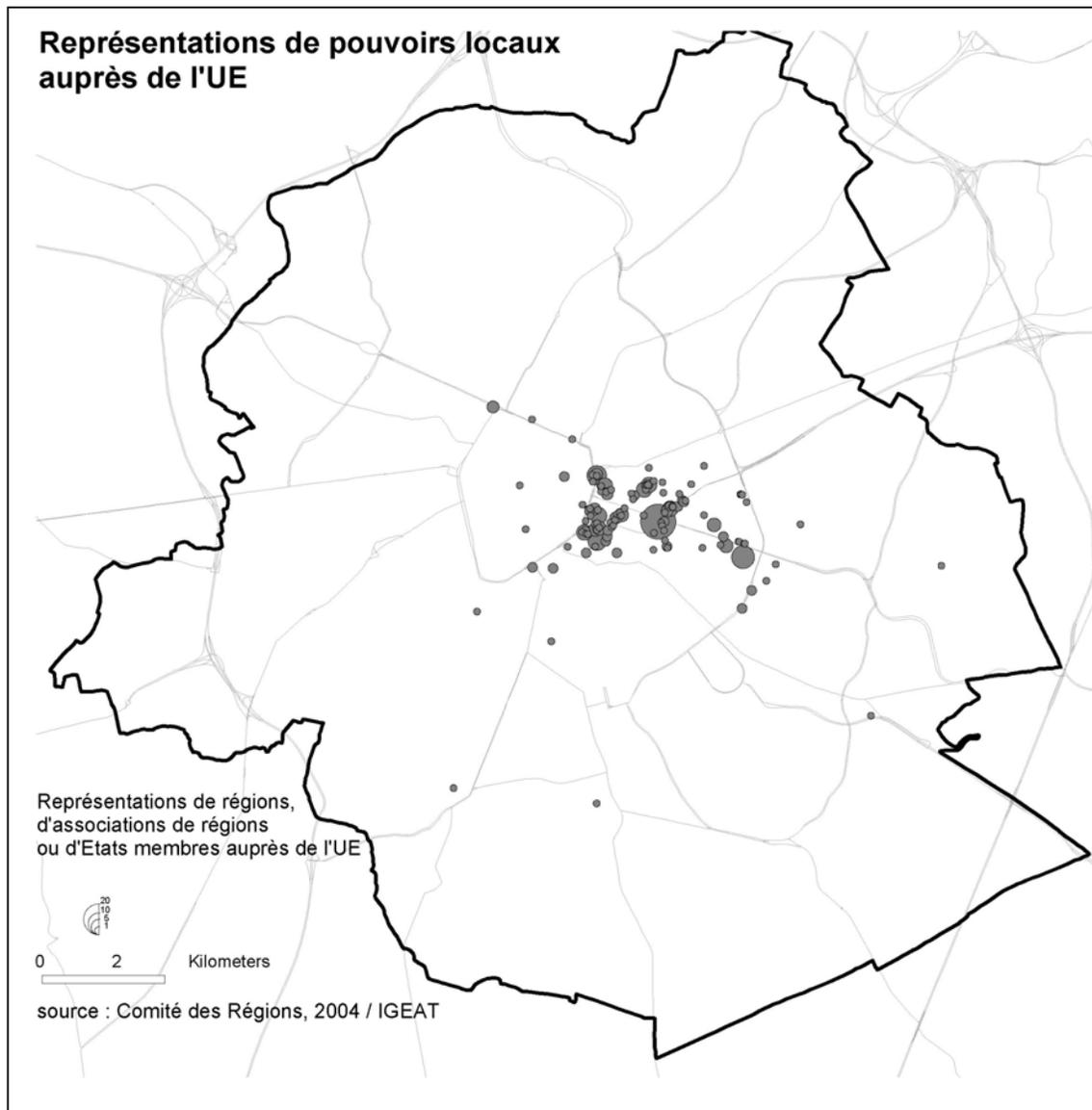
Le nombre de bureaux régionaux varie fortement d'un pays à l'autre, en liaison avec le degré d'autonomie des entités locales au sein de leur cadre national respectif. Les états fédéraux (e.g. Allemagne) et ceux conférant une forte autonomie à leurs entités locales (régions, agglomérations,...) (e.g. Royaume Uni, Italie) sont de la sorte les plus représentés.

## CARTOGRAPHIE (CARTE 14)

Sans surprise, la cartographie fait ressortir une concentration très marquée des bureaux de représentation des pouvoirs locaux au centre-ville, en particulier dans le quartier Léopold, le quartier Schuman et le quartier des squares. De plus, nombre de bureaux régionaux partagent des adresses identiques (e.g. un même immeuble de bureaux). Les logiques de proximité des institutions européennes et d'économies d'agglomération qui prévalent à la présence de ces activités à Bruxelles sont donc clairement reproduites à l'échelle intra-urbaine.

En dehors du quartier européen, les localisations décentralisées privilégiées sont dans l'Est de la ville (Av. de Tervuren en particulier). Le poids des espaces périphériques en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale est, quant à lui, nul.

Carte 14



## **FICHE 6 : LES ECOLES INTERNATIONALES**

L'école des enfants joue un rôle important dans l'ancrage des ménages expatriés et dans la formation de leurs réseaux de sociabilité dans leur nouvel environnement. De plus, la localisation de ces écoles est un facteur de choix résidentiel important pour ces ménages.

### **DONNEES**

#### **Méthode de collecte**

Les écoles internationales ont été identifiées au départ de sources d'informations distillant conseils et adresses de références aux ménages expatriés insérés dans les fonctions dominantes de l'économie mondialisée qui s'installent à Bruxelles. De la sorte, notre relevé s'est principalement appuyé sur l'Expatriate Directory (éd. 2003), guide édité par le magazine bruxellois anglophone *The Bulletin* et spécifiquement destiné aux ménages expatriés. Cette source a été recoupée et complétée par les listes d'écoles renseignées par des sites web spécialisés (expatica.com, expatsinbrussels.com, expatriate-online.com - relevés 9/2003). Le relevé a été limité aux écoles secondaires, primaires et/ou de jardins d'enfants. Les écoles supérieures ont été ignorées car leur spécificité "internationale" est beaucoup moins marquée, s'agissant souvent de cursus d'études en anglais donnés par des universités ou des écoles supérieures belges. En outre, on peut penser que nombre d'enfants d'expatriés font leurs études supérieures à l'étranger, dans le pays d'origine en particulier.

#### **Structure des données**

Le relevé a identifié 46 écoles internationales dans la région métropolitaine bruxelloise. Parmi celles-ci, on peut distinguer les écoles internationales proprement dites (27) et les écoles 'alternatives' (19). Les premières sont des écoles privées dans lesquelles l'exclusivité (ou la grande majorité) des cours sont données en langues étrangères et/ou qui suivent des modèles de systèmes éducatifs étrangers de manière à permettre une mobilité internationale future de leurs élèves (e.g. British School). Par ailleurs, les écoles 'alternatives' sont des écoles publiques ou privées dispensant un programme et une méthode d'enseignement spécifique (e.g. méthode Montessori, Decroly, écoles juives,...), dans lesquelles les cours sont souvent bilingues (p.ex. français-anglais, néerlandais-anglais). Bien sûr, ces dernières ne sont pas exclusivement fréquentées par des enfants d'expatriés, mais leurs

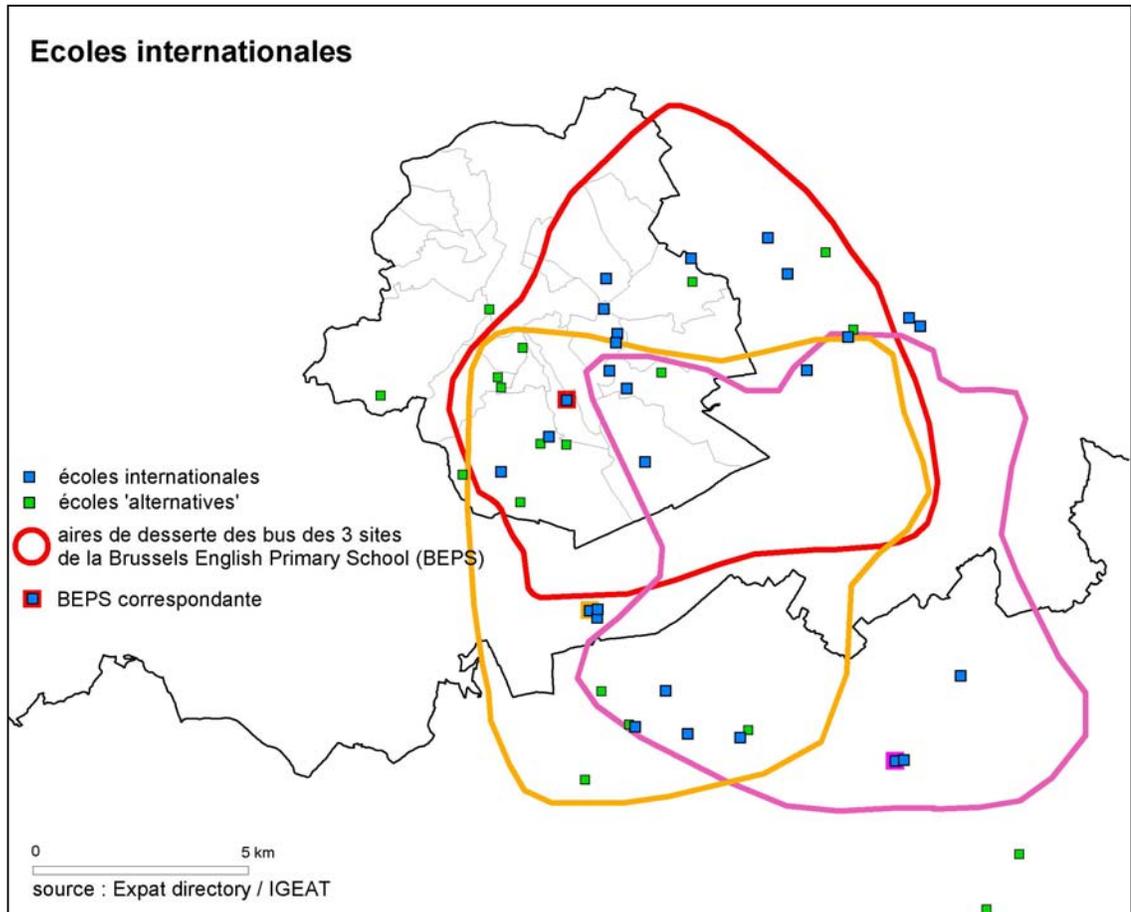
caractéristiques et le fait qu'elles soient renseignées dans les guides consultés laissent à penser que leur population comprend une part importante d'enfants de ménages expatriés.

### **CARTOGRAPHIE**

Les écoles internationales privilégient très clairement deux axes, vers le Sud et vers l'Est, soit des espaces historiquement appropriés par les franges aisées de la population bruxelloise (carte 15). Par contre, aucune école internationale proprement dite n'est implantée à l'ouest du canal tandis que ce n'est le cas que pour une seule école 'alternative'. Pour la reste, la localisation de ces dernières est très similaire à celle des écoles internationales proprement dite, si ce n'est quelques sites plus centraux (à Saint-Gilles, Forest ou Bruxelles).

La territorialisation très sélective des ménages expatriés dans l'espace bruxellois ressort encore très nettement de la géographie de l'aire de desserte des bus liés à ces écoles. Il a été possible de tracer cette aire pour le service (privé) de bus scolaire des trois Brussels' English Primary Schools à partir des informations fournies sur leur site internet ([www.beps.com/bus.htm](http://www.beps.com/bus.htm)). Que ces aires de desserte ne couvrent pas l'ouest de la ville est très remarquable. Ces conditions reflètent la division sociale de l'espace bruxellois (i.e. pas ou très peu de ménages à desservir dans l'ouest donc pas de bus) tout en reproduisant ces fractionnements (i.e. pas de desserte en bus dans l'Ouest, donc frein à s'y installer pour qui désire en bénéficier).

Carte 15



### 3. Synthèse

Une lecture transversale des cartes et indicateurs présentés ci-dessus fait ressortir trois dimensions récurrentes et significatives eu égard à l'ancrage des acteurs internationaux analysés à Bruxelles.

#### *i. Persistance des économies d'agglomération*

L'importance persistante des économies d'agglomération à l'heure de la globalisation et des réseaux a été largement documentée à l'échelle mondiale. En effet, en dépit des possibilités nouvelles en matière de télécommunications et de transport à longues distances, la concentration des fonctions motrices de l'économie mondialisée dans un nombre limitée de métropoles s'est accentuée (e.g. Sassen, 1991). L'émergence d'une pure économie de flux qui marquerait la 'fin de la géographie' est contredite plus avant encore à l'échelle métropolitaine. Ainsi, à Bruxelles, la distribution spatiale des cabinets internationaux d'avocats, des secrétariats d'ONG internationales ou des bureaux de représentation de régions est très clairement façonnée par le jeu des économies d'agglomération, à la fois entre ces activités et les sièges de l'UE à Bruxelles et au sein-même de ces activités. D'une part, une implantation dans le quartier Léopold / Schuman permet d'entretenir d'intenses contacts en face-à-face avec les fonctions décisionnelles de l'UE, contacts d'importance stratégique pour accéder à l'information 'qui compte' ou pour déployer des activités de lobbying. D'autre part, la proximité entre les cabinets d'avocats, entre les secrétariats d'ONG ou entre les bureaux régionaux installés à Bruxelles matérialise l'importance des logiques de collaboration / concurrence dans la production de services très spécialisés. Par exemple, il n'est pas rare que plusieurs cabinets d'avocats partagent certains de leurs bureaux, moins pour limiter les coûts d'implantation à Bruxelles que pour maximiser les possibilités de contacts directs entre différents spécialistes dans le cadre de la (co)production de services très pointus. Les économies d'agglomération jouent ici jusqu'à des échelles micro-locales, l'immeuble de bureaux en l'occurrence.

#### *ii. Reproduction de lignes de fractionnement social et spatial dans la ville*

Pour un observateur peu averti du contexte bruxellois, il est sans doute frappant de constater le clivage Est / Ouest récurrent qui structure la répartition spatiale des acteurs internationaux dans la ville. Bureaux d'avocats internationaux, sièges de transnationales étasuniennes, centres de coordinations de multinationales, hôtels d'affaires, organisations ou écoles internationales, tous sont

de manière disproportionnée surreprésentés dans la partie orientale de l'aire métropolitaine, certes avec des nuances quant au poids respectifs des localisations centrales et suburbaines. Les choix de localisation de ces activités reproduisent de la sorte un clivage historiquement produit dans l'espace urbain bruxellois, dans la mesure où une firme ou une organisation internationale en quête d'une implantation prestigieuse, proche des lieux du pouvoir européen, dans un environnement socio-résidentiel de haut standing sera invariablement guidée vers la partie orientale de la ville. De cette manière, l'activité internationale de Bruxelles demeure spatialement et culturellement hors de vue pour un grand nombre d'habitants tandis que la plupart des ménages expatriés ne connaissent qu'une portion très réduite de l'espace urbain bruxellois, l'Ouest de la ville demeurant pour nombre d'entre eux *terra incognita* en dehors de grands monuments tels l'Atomium ou le palais royal de Laeken (voir Caillez, 2004).

L'internationalisation de Bruxelles va ainsi de pair avec un fractionnement socio-spatial accru de la ville. Plus précisément, elle s'inscrit sur des lignes de fractionnement historique de l'espace bruxellois, les reproduit et les complexifie en y surimposant des espaces connectés aux principaux réseaux internationaux mais par contre peu ou pas connectés au reste de la ville. Dans ce contexte, un enjeu important pour l'urbanisme bruxellois est de promouvoir une meilleure intégration des acteurs internationaux dans le tissu social bruxellois. Une telle optique devrait toutefois veiller à maximiser les effets de redistribution (économique, culturelle, linguistique,...) tout en minimisant les effets de déstructuration (p.ex. envol des prix du logement, constitution d'îlots 'forteresses' réservés à une élite internationale).

### *iii. Reconfigurations de la centralité à l'échelle métropolitaine*

La territorialisation des acteurs internationaux dans l'espace métropolitain bruxellois contribue par ailleurs à nourrir des dynamiques de reconfiguration de la centralité urbaine. En effet, tandis que la géographie des organisations internationales ou des cabinets d'avocats internationaux à Bruxelles confirme l'importance traditionnelle des localisations centrales, celles des sièges européens des transnationales étasuniennes et des hôtels d'affaires de chaîne internationale témoignent du dynamisme de certaines zones suburbaines, en particulier vers et autour de l'aéroport. Ces observations soulignent de la sorte l'évolution vers une

structure métropolitaine multipolaire, également observée dans nombre d'autres agglomérations occidentales (Philippe et al., 1999), où maintien de caractéristiques fortes de centralité économique dans le centre-ville traditionnel et développement concomitant de nouvelles centralités périphériques attractives coexistent (même pour les mêmes types d'acteurs - cf. hôtels internationaux d'affaires). Ces différents pôles forment, entre eux, un système urbain fonctionnel. Or la structure régionalisée de la planification pousse à envisager plutôt une concurrence entre le centre-ville et la périphérie, c'est-à-dire, entre le centre historique et symbolique de la ville et de nouvelles centralités économiques et fonctionnelles égrenées aux marges de la ville dense. Le Plan Régional de Développement, limité aux 19 communes de la Région, n'envisage à cet égard qu'une seule centralité, le centre historique. A l'image de ce qui peut se faire dans d'autres villes où des effets de frontière jouent, il est très souhaitable que la planification de Bruxelles puisse dépasser ses frontières administratives, ne fut-ce qu'en termes d'options stratégiques concertées avec les espaces périphériques (p.ex. Lennert et Van Criekingen, 2004).

\*\*\*

La présence d'acteurs internationaux à Bruxelles implique à la fois l'implantation d'activités et l'établissement de nouvelles "clientèles" urbaines (ménages expatriés, touristes d'affaires,...) dans la ville. Ces dernières déploient des usages sélectifs de l'espace urbain bruxellois (voir la carte des écoles internationales, ou Caillez, 2004), expriment des besoins et des attentes par rapport à l'agencement de leur espace de vie. Par exemple, les ménages de fonctionnaires européens font partie des publics qui alimentent des dynamiques de gentrification de quartiers anciens centraux (p.ex. Dansaert) ou d'embourgeoisement accru d'espaces aisés (p.ex. place du Châtelain, quartier des Squares) (Van Criekingen et Decroly, 2003). Ces publics pèsent de la sorte sur les politiques de "revitalisation" des quartiers mises en place à Bruxelles dans la mesure où il correspond au groupe-cible de ces politiques, à savoir des populations jeunes, au mode vie urbain et à revenus élevés.

Par ailleurs, à travers leurs usages de l'espace urbain bruxellois, les populations internationales installées à Bruxelles sont mises en présence à la fois des populations locales plus sédentaires et d'autres populations que nous qualifieront de "transnationales", c'est-à-dire, des groupes dont les territorialités sont éclatées sur plusieurs pays mais qui participent de flux d'échanges internationaux

plus souterrains ou très peu pris en compte dans les politiques urbaines (réfugiés, travailleurs informels,...). C'est vers les usages de la ville de ces populations transnationales à Bruxelles que la recherche se tourne dans les pages qui suivent.

## B) Bruxelles – Ville transnationale

La présence des acteurs internationaux à Bruxelles ne se limite pas à celle des expatriés, eurocrates, cadres et experts rattachés aux administrations et entreprises internationales, acteurs dont il est le plus souvent question dans la littérature sur les villes 'globales'. Elle est aussi le fait d'autres communautés d'immigrés dans la ville.

### 1. Un aperçu des recherches existantes

Trois filières de recherche académique peuvent être dégagées :

A) *Une filière américaine.*<sup>21</sup> Depuis une dizaine d'années des chercheurs étudient la « mondialisation par le bas » (*globalisation from below*) c'est-à-dire les relations et commerces internationaux entretenus par des immigrés devenus entrepreneurs. Restaurants et snacks somaliens à Toronto ; banques chinoises dans la banlieue New Yorkaise ; vente de vêtements équatoriens dans les rues des capitales occidentales,... Autant de réseaux économiques internationaux dont les recherches sur les villes globales ne rendent souvent pas compte.

Dans les années '80, la recherche portait plutôt sur le secteur « informel » des villes, y compris les sweatshops et négriers illégaux. Ensuite, dès 1994, elle inaugure le thème « transnational » : « *Nous définissons le « transnationalisme » comme l'ensemble des processus par lesquels les immigrés tissent et entretiennent des relations sociales de nature multiple reliant leurs société d'origine et d'accueil. Nous appelons ces processus transnationalisme pour insister sur le fait que, de nos jours, beaucoup d'immigrés construisent des espaces sociaux qui traversent frontières géographiques, culturelles et politiques...* » (Portes 1997 (trad. 1999) qui reprend les anthropologues Basch, Schiller et Blanc-Szanton 1994, p. 6, inventeurs du concept)

Il y a donc un fil dans la recherche américaine qui passe de « l'informel » aux « entrepreneurs ethniques », aux « communautés transnationales » ; des économistes aux sociologues, géographes et finalement aux anthropologues ; fil qui

---

<sup>21</sup> Il s'agit des travaux suivants (pour plus de détails voir la bibliographie): Portes and Sassen (1987); Castells, Portes and Benton (1989); Schiller, Basch and Blanc-Szanton (1992); Portes (ed) (1995); Portes (1997); Guarnizo and Smith (1999); Hannerz (1996). En ce qui concerne des études de cas, nous ne citons que celles auxquelles nous faisons référence dans ce chapitre: Sassen and Portes (1993) et Lo, Texeira and Truelove (2003).

implique des auteurs comme Manuel Castells, Ulf Hannerz, Alejandro Portes et Saskia Sassen.

*B) Une filière française<sup>22</sup>*. Si la recherche sur la ville transnationale nous a été suggérée par les travaux américains, ce sont néanmoins les anthropologues français qui nous permettent de déceler les répercussions que peuvent avoir les relations transnationales des immigrés sur la planification d'une ville. Car Lamia Missaoui, Michel Peraldi et Alain Tarrus portent une attention particulière aux *territoires* que tracent les échanges des immigrés (en l'occurrence d'une rive à l'autre de la Méditerranée) et qui se superposent aux ordres plus sédentaires et planifiés des villes (méditerranéennes).

« Des territoires internationaux semblent en effet apparaître, fédérant divers sites urbains, pour créer ce que nous désignons comme « territoires circulatoires » superposés et transversaux à l'ordre des espaces nationaux, sources de nouvelles centralités » (Tarrus 1992 : 28) – on pourrait éventuellement rapprocher ces territoires de la notion de « translocality » qu'élaborent les Anglo-Saxons. Concrètement, il faut s'imaginer des échanges commerciaux entre Belsunce à Marseille et la rue de Brabant à Bruxelles et les marchands de vêtements à Naples, c'est-à-dire des réseaux d'échanges qui tissent des territoires invisibles à la planification : « Ces nouvelles centralités se surimposent à l'organisation sociale et spatiale de la ville d'accueil ; elles ne sont intelligibles que par rapport à des logiques qui lui sont extérieures, mais pourtant elles infléchissent sa dynamique interne. » (Tarrus 1995 : 142)

L'anthropologie du mouvement, à laquelle on peut également associer le sociologue Samuel Bordreuil, permet dès lors de penser une multiplicité de territoires dans un même lieu d'une part et une opposition entre ordre « sédentaire » et ordre « migrant » d'autre part.

*C) Une filière belge<sup>23</sup>*. Les activités des entrepreneurs immigrés à Bruxelles ont été étudiées par un courant belge de la géographie, proche des sciences sociales. Christian Kesteloot, Henk Meert, Pascal Mistiaen (Katholieke Universiteit

---

<sup>22</sup> Il s'agit des travaux suivants : Ma Mung et Simon (1990); Tarrus (1992); Tarrus (1993); Tarrus (1995); Missaoui (1995); Peraldi (1995); Tarrus (2000); Peraldi (dr) (2001); Tarrus (2002); Peraldi (2002). Pour l'anthropologie du mouvement, voir aussi : Bordreuil (1988) et Médam (1993).

<sup>23</sup> Les travaux des géographes belges cités sont : Kesteloot (1990); Manço et Akhan (1994); Kesteloot (1995); Kesteloot et Mistiaen (1995); Mistiaen, Meert et Kesteloot (1995); Kesteloot, De Decker et Manço (1997); Kesteloot et Mistiaen (1997); Meert, Mistiaen et Kesteloot (1997); Kesteloot et Meert (1999); Kesteloot et Meert (2000). Des textes plus longs des mêmes auteurs sont : Manço (1989); Meert (1998). Un ensemble d'autres travaux nous a été utile : Leman (ed) (1995); Szymczak (2003).

Leuven) et Amal Manço (Université de Liège) ont plus particulièrement étudié la communauté turque et les quartiers de la Gare du Nord et de Curegem à Bruxelles. L'accent y est mis sur la condition économique des communautés immigrées et leurs stratégies de survie.

Au sujet des immigrés à Bruxelles, nous avons également consulté des mémoires, des rapports officiels publiés par des associations telles le *Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme* ou *Amnesty International*. Et finalement nous avons consulté les archives des journaux *Le Soir* et *De Morgen*.

Afin de rendre compte des catégories, acteurs et oppositions que mettent en place les recherches citées ci-dessus et afin de situer notre chapitre dans ce contexte, nous avons esquissé un schéma (voir page suivante).

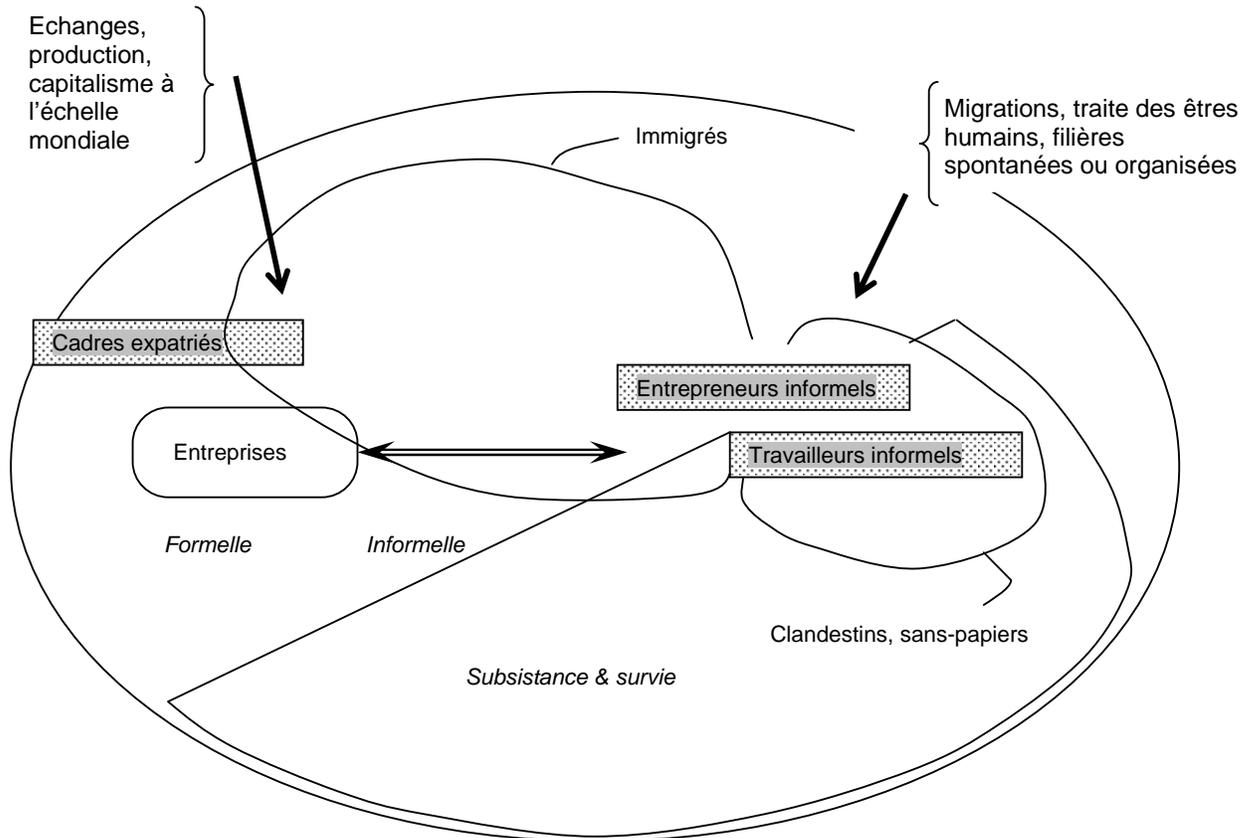
➤ **Schéma / Acteurs et domaines économiques présentés dans les recherches.**

On y trouve deux oppositions dans les domaines économiques : activités formelles et activités informelles d'une part ; stratégies de survie et reste de l'économie d'autre part (voir définitions plus techniques dans la légende du schéma). Pour notre propos, il suffit de savoir que les activités de subsistance et de survie ne correspondent pas nécessairement aux activités informelles. Par exemple, des jobs précaires dans un call centre sont formels et peuvent faire partie d'une stratégie de survie. Inversement, un commerce non régulé et donc informel peut être poursuivi pour un but lucratif sans qu'il soit question de survie.

Ensuite, on y trouve deux pôles d'acteurs qui reviennent sans cesse dans les recherches académiques. D'une part, il y a les entreprises postfordistes (flexibilité, sous-traitance et délocalisation suite à la crise mondiale des débuts des années 70). D'autre part, il y a les immigrés, les clandestins et sans-papiers qui arrivent dans les villes par voies de migrations, filières spontanées ou organisées, voire par la traite des êtres humains. La flèche centrale qui renvoie les uns aux autres immigrés et entreprises, revêt quatre types d'hypothèses énoncées par les chercheurs :

- *L'autre mondialisation*. Si les multinationales s'étendent sur le globe entier, les immigrés et travailleurs eux aussi se « mondialisent ». Les réseaux transnationaux sont alors des voies d'imitation mais aussi d'émancipation face aux pouvoirs économiques officiels.
- *Le réajustement*. La restructuration récente des entreprises, qui implique plus de flexibilité, externalisation, etc. est de plus en plus soutenue par un secteur informel de production et de distribution où de nombreux immigrés sont actifs (voir Partie II aussi)

**Schéma: acteurs et domaines économiques présentés dans les recherches.**



Légende :

- Les activités informelles sont le plus souvent définies par la négative. Elles sont les relations de production et d'échanges situées en dehors de l'économie régulée par les Etats modernes. Ou, elles sont toutes les situations de travail caractérisées par l'absence de (1) une séparation claire entre capital et travail, (2) une relation contractuelle entre les deux parties, (3) une force de travail rémunérée et protégée selon les lois. Ou, elles sont la somme des activités rémunérées à l'exclusion de toutes celles qui sont légalement régulées. Ou encore, elles sont toutes les activités qui, rémunérées directement ou indirectement, ne sont pas officiellement reprises par les comptes

nationaux visant la taxation, la contribution à la sécurité sociale, les charges, etc. Pour plus de détail, voir Sassen & Portes 1987 et Kesteloot & Meert 1999.

- L'économie de subsistance et de survie traverse tous les secteurs économiques, formel et informel, domestique, public ou privé, dans la mesure où elle est essentiellement caractérisée par la *motivation* de l'entreprise et non le secteur de l'économie. Il s'agit de subsister ou, en absence de revenus suffisants, même de survivre ; cela peut donc concerner des boulots rémunérés en parallèle, le travail domestique, etc. Pour notre propos, le seul intérêt de la catégorie consiste à dire que les qualificatifs « informel » et « de survie » ne se confondent pas. (Pour plus de détail, voir le travail de Henk Meert (KUL)).

- *Les villes globales.* Les élites délocalisées des entreprises internationales sont demandeuses d'une production artisanale et spécialisée (restaurants, bars, magasins ethniques) et de services souvent payés au noir (femmes de ménage, soins).
- *L'argument de l'ancrage.* La présence d'immigrés peut être un atout et une raison d'implantation pour l'entreprise. Il peut s'agir du caractère international de la population ou d'un réseau structuré d'immigrés ou d'un passé de commerce international.

En troisième lieu, le schéma souligne la présence de trois types d'acteurs dans les recherches académiques: (1) cadres ou élites délocalisés, directement rattachés aux entreprises ; et autres immigrés dont sont issus (2) les entrepreneurs informels et (3) les travailleurs informels. Ce sont ces trois types d'acteurs que nous analyserons.

## 2 L'argument général

Ce chapitre s'intéresse aux immigrés à Bruxelles *dans la mesure où ils sont transnationaux*, c'est-à-dire (voir la définition ci-dessus) dans la mesure où ils sont impliqués ici et là-bas, à Bruxelles et dans les villes ou villages d'origine. Loin d'être exhaustifs, nous traçons l'histoire et le territoire de quatre migrations à Bruxelles : celle des cadres qui voyagent pour affaires entre Paris, Londres et Bruxelles (point 3) ; celle des Turcs, parmi lesquels on trouve des entrepreneurs investis dans le tissu urbain bruxellois (point 4) ; celle d'une main-d'œuvre polonaise plus temporaire mais organisée (point 5) ; celle d'une main-d'œuvre en provenance de la Colombie et du Pérou, temporaire mais moins organisée (point 6).

Les réseaux que tissent ces migrants avec Londres, Paris ou des régions en Turquie, en Pologne ou en Amérique Latine créent des territoires à Bruxelles qui se *superposent* à celui que gouverne la planification officielle de la ville. Les communautés transnationales nous montrent à quel point la planification d'une ville-monde est aveugle aux réseaux, en l'occurrence transnationaux, qu'elle héberge.

Une dernière partie (point 7) sert à montrer le caractère fondamentalement multiple des territoires présents à Bruxelles. Il s'agit là d'esquisser en quelques traits les cas des Tsiganes roumains, de sans-papiers isolés et d'ateliers de confection illégaux à Bruxelles. Car l'argument général de cette partie de la recherche (voir aussi les conclusions et la synthèse dans point 8) veut que :

La ville est une superposition de territoires, c'est-à-dire de réseaux, de populations et de mouvements, dont « l'ordre sédentaire » n'en est qu'un, puissant, qui tente à lui seul de résumer le tout. L'ordre sédentaire est celui de la planification, aveugle face à de nombreux réseaux et souvent incapable d'en tenir compte. En d'autres mots, Bruxelles est un « millefeuille » territorial dont nous analyserons quelques couches.

### 3. Cadres et fonctionnaires internationaux à Bruxelles : quel est leur territoire ?

-----  
En référence au schéma : nous explorons ici un cas de « cadres expatriés » à Bruxelles  
-----

« Nous ne pouvons exclure de nos investigations aucun des protagonistes de l'internationalité, Algérien oranais ou Yuppie londonien. » (Tarrus 1992 : 13). C'est pourquoi Alain Tarrus décide d'étudier les cadres internationaux qui circulent entre Paris, Bruxelles et Londres.

En 1990-1991, son équipe d'anthropologues arpente les aéroports, gares ferroviaires et stations autoroutières des chemins qui relient les trois capitales. 11,800 personnes sont abordées parmi lesquelles 3,000 personnes signalent être régulièrement en voyage d'affaires. En fin de parcours, 120 interviews approfondies seront menées « à domicile » dont 42 à Bruxelles<sup>24</sup>.

➤ **Encart 1/ L'ancrage ou la captation des flux internationaux.**

Les anthropologues découvrent l'existence d'une élite commerciale insoupçonnée : les diasporas juive et italienne. Vingt-huit interlocuteurs sont des

---

<sup>24</sup> Esquisse rapide de la sélection des 120 interviewés : 3000 personnes abordées signalent être en voyage d'affaires dont 2021 personnes relèvent des critères de sélection établis par l'équipe de recherche. Ces critères sont : (i) niveau d'études > bac + 5, (ii) responsabilités dans entreprises = capacité de prises de décision dans l'exercice des fonctions à l'étranger. Ensuite deux critères supplémentaires sont ajoutés : (iii) au moins deux semaines par mois de délocalisation, (iv) au moins vingt séjours par an. Il reste alors 143 personnes dont 23 refusent l'interview. Malgré les efforts faits par les chercheurs pour aborder des femmes, aucune businesswoman ne fait partie des 120 interviewés.

**Encart 1 / L'ancrage ou la captation des flux**

**internationaux.** Nombreux sont les urbanistes qui considèrent les Docklands londoniens comme une histoire à succès dont ils veulent tirer des enseignements généralisables. Tarrus (1992) montre qu'au contraire c'est la *singularité* de cette expérience qui importe. Depuis au moins deux siècles, les Docklands sont en partie habités par des commerçants internationaux et en partie par des immigrés irlandais, écossais et autres (avec liens forts à leur « patrie »). L'élite internationale qui s'y ajoute aujourd'hui n'est pas étrangère mais de souche *locale*, des générations yuppies *de Londres même* qui travaillent pour la City. Il faut dès lors (1) distinguer les lieux de résidence des élites internationales, les lieux d'investissements internationaux et les quartiers d'élites dans une ville ; (2) abandonner l'idée amnésique qu'un quartier en déclin est un « désert » à réinvestir car c'est le caractère même de son tissu qui permet de « capter » ou de « territorialiser » les nouvelles richesses. En d'autres mots, les opportunités de l'internationalisation sont déterminées localement, comme nous le montre aussi Sassen et Portes (1993) à Miami. L'enclave urbaine possédait des ressources importantes lorsque les réseaux économiques ont commencé à investir en Amérique Latine : elle parlait l'Espagnol, était hautement qualifiée et avait de l'expérience dans les relations internationales. On ne peut comprendre le statut de ville-monde que revêt aujourd'hui Miami sans la présence préalable des Cubains.

migrants professionnels de père en fils menant les affaires familiales. Ils sont les « aristocrates des migrants », hommes du marbre, de la mosaïque, des vêtements, des lois ou des marchés monétaires depuis des générations. Mais ces diasporas n'affectent pas particulièrement le territoire bruxellois dans la mesure où leurs points de chute sont ancrés mais dispersés.

Par contre, les « circulants » – cadres d'entreprises qui sont « de passage » à Bruxelles – séjournent de manière plus concentrée à Saint-Josse, au Sablon, dans l'avenue Louise ou dans le quartier Saint-Catherine (il s'agit évidemment des grands hôtels internationaux tels le Sheraton, Hilton, Ibis, Novotel, etc). Pour ces hommes qui restent le temps d'une réunion ou de quelques journées de travail, il est important d'habiter dans un quartier *animé*. Tous semblent d'accord sur ce point : le dernier trajet de la journée ne peut mener à des lieux abandonnés et mornes de la ville, au risque de raviver la *solitude* qu'ils ressentent en exil d'affaires.

En ce qui concerne les hommes d'affaires qui *s'installent* à Bruxelles pour une durée déterminée, ceux-ci recherchent des quartiers résidentiels aisés dans le quadrant sud-est de Bruxelles et au-delà – la carte 15 (écoles internationales) commentée plus haut est très parlante à ce sujet. Et si ces hommes d'affaires s'aventurent au centre-ville, ils exigent des maisons repliées sur elles-mêmes, protégées, « douillettes » et « silencieuses » dans lesquelles ils peuvent accueillir leurs familles pendant les week-ends et à partir desquelles ils peuvent organiser des excursions familiales.

Lieu de séjour ou lieu de résidence, Bruxelles n'en est pas pour autant le *territoire* des élites étudiées car celles-ci vivent la migration comme une phase temporaire. Bien que les professionnels se plaignent de la « malédiction des touristes » auxquels ils sont assimilés sans acquérir une visibilité propre dans la ville, ils avouent volontiers que leur « chez soi » est ailleurs et que leur avenir se déroulera dans d'autres contrées. La plupart sont d'ailleurs des cadres *moyens*, *débutants* ou à *peine confirmés* auxquels est offerte une expérience internationale. Ils n'appartiennent pas au sommet hiérarchique d'une entreprise, sommet qui s'enorgueillisse de sa *sédentarité* car c'est la preuve que les directeurs et haut placés ont leurs « sherpas » pour l'étranger ; que les supérieurs se déplacent uniquement pour des décisions importantes ; que leur présence est indispensable à l'entreprise. D'où l'amertume de ceux qui « s'enlisent », tel ce consultant gérant des

dossiers d'entreprises privées auprès des administrations européennes, qui se plaint de son emprisonnement à Bruxelles :

*« Vous connaissez beaucoup de monde, donc beaucoup de lieux à Bruxelles ?*

*- Trop de monde, trop de lieux. Sans arrêt il faut pister des fonctionnaires, internationaux ou non d'ailleurs, dans leurs bureaux, leurs restaurants, cantines ou trois étoiles, vivre de leurs menus, boire leurs bières et le vin qu'ils aiment, passer des nuits dans des hôtels de luxe souvent éloignés de la capitale, lorsque les clients arrivent. C'est épuisant et lassant. Je puis vous décrire tout le centre ville et les quartiers Nord de Bruxelles par leurs bureaux, restaurants, bistrots, boîtes et boutiques. Je ne vois plus rien d'autre. A l'exception des touristes qui sont toujours dans vos jambes (...). Vous ne me prenez pas au sérieux, croyez pourtant que je suis sincère : je rêve de passer mes nuits à Bruxelles dans les hôtels pouilleux de la gare du Midi, sur les bistrots où les républicains espagnols, et leurs fils et petits-fils jouent encore aux cartes. Ces gens forment un vrai milieu, fait de relations directes, sans masques (...). Et ma cravate, vous arrivez à ne pas en rire ? Bleue avec des étoiles jaunes, mon drapeau : c'est la mode et ça plaît aux gens. » (Tarrus 1992 : 102)*

Les anthropologues font alors une découverte étonnante : le territoire collectif des migrants professionnels ne se situe pas à Bruxelles, Paris ou Londres mais entre ces villes, dans « l'espace du voyage » (Tarrus 1992 : 133). Un banquier parisien témoigne ce que d'autres hommes d'affaires ont confirmé tout au long de l'enquête, qu'il existe *un espace de voyage qui est le leur*.

*« (...) Trois jours après je pense encore à ces instants du départ, mais pendant le déplacement, pas pendant les réunions ou à l'hôtel... Et c'est un véritable plaisir, comme si je n'étais plus marié, et père. J'entre dans un nouveau personnage, avec un sentiment de très grande liberté qui s'exprime, et qui s'exprime seulement durant le temps des déplacements. Le temps devient différent si vous préférez, quand je monte dans le train pour Bruxelles, c'est comme si j'étais parti depuis très longtemps, comme si j'avais eu le temps de devenir un autre homme peu attaché à ce qui fait son image publique. (...) Vous avez essayé de savoir tout à l'heure si je faisais miens des quartiers des villes étrangères où je me rends régulièrement. Vous avez peut-être été déçu : non et non, arrivé au bout de ce que permet le tourisme il n'y a plus rien. Ce que vous cherchez, c'est peut-être dans les trains et les avions*

*que ça se passe. Pour moi le train, son utilisation, son espace, les sentiments qu'il permet avant et pendant, les relations (...) qu'on s'y fait (s'y est fait des amis) encore que cela arrive dans l'avion aussi, le train international c'est vraiment le mélange, l'Europe des mélanges est là, pas dans les quartiers à tourisme ou à architecture futuriste, ni dans les vieilles rues, ni dans les villes soit-disant internationales. »* (Tarrius 1992 : 140)

A Bruxelles les élites migrantes représentent un nombre importants des allers et venues : en 2002, 60% des nuitées dans les hébergements bruxellois concernent des séjours d'« affaires » (OPT, 2002) et, selon Tarrius, environ 4.500 professionnels ou 10% des arrivées dans la ville sont celles d'élites migrantes (Tarrius 1992). Leur impact est principalement le résultat de *consommations sur place* (logement, sorties d'affaires, excursions touristiques). Dès lors, le défi pour l'aménageur est double : réguler et prévoir les effets de ces consommations plus ou moins temporaires; mais aussi – si l'aménagement veut agir pour et au nom de tous les « habitants » de Bruxelles, y compris les non sédentaires – intégrer dans la planification une strate d'individus dépendant pour l'essentiel d'appartenances flottantes et extérieures à Bruxelles.

#### 4. Emirdag – Bruxelles : « le café turc est un réseau villageois transplanté ici »

-----  
Des « entrepreneurs informels » : Turcs à Schaerbeek, Equatoriens dans rues commerciales  
-----

En Belgique, la plus grande communauté turque réside à Bruxelles : elle compte 21,182 hommes et femmes, soit un quart de la population de nationalité turque en Belgique (INS 1991), et elle se concentre dans les quartiers de Schaerbeek et de Saint-Josse, à l'est de la gare du Nord, point d'atterrissage et d'entrée pour de nombreux immigrés. 14,000 Turcs, soit 2 sur 3 à Bruxelles, habitent dans ces quartiers où leur part n'atteint cependant pas plus de 22% des habitants (Kesteloot, De Decker et Manço, 1997, 80)

Plus qu'à leur nombre dans certains quartiers, les réseaux ou communautés turcs à Bruxelles doivent leur existence à des *origines communes* et à des *migrations collectives*. En effet, la plupart des Turcs bruxellois « viennent de » la région d'Emirdag en Anatolie centrale, région avec laquelle ils continuent à entretenir des rapports qu'on peut qualifier de transnationaux.

➤ **Encart 2 / Réussir, ici, là-bas ?**

Les premières migrations turques vers la Belgique, à partir de 1963, sont organisées par le biais d'accords belgo-turcs, d'agences d'emploi et de procédures de « sélection » dans les villes turques. Elles visent principalement à recruter une main-d'œuvre bon marché et peu qualifiée pour les mines liégeoises, hennuyères et limbourgeoises dont les « réserves » s'épuisent suite au refus du gouvernement italien de les « renflouer » après la catastrophe de Marcinelle en 1956. Mais les Turcs de Bruxelles sont arrivés avec les *deuxièmes migrations* qui débutent à la fin des années 60. Celles-ci étaient le plus souvent clandestines, issues des campagnes turques, destinées aux secteurs du textile à Gand, de la construction et des services à Anvers et à Bruxelles (notamment travaux urbanistiques, creusement

**Encart 2 / Réussir, ici, là-bas ?** A Marseille, 700.000 Maghrébins viennent effectuer deux ou trois journées d'achats chaque année et 400.000 font de même avant de rentrer au pays pour les vacances (Tarius 1995, 23). Le réseau commercial marseillais a débuté dans un face-à-face français - algérien après l'Indépendance avec la distribution de produits alimentaires, très prisés par les immigrés, et de produits ménagers ou de premier luxe convoités sur les rives sud de la Méditerranée. En 1989/90 ces liens s'effondrent et le réseau s'étend vers d'autres pays comme la Tunisie, l'Italie, la Belgique,... « *Le Marseille invisible de l'expansion des réseaux maghrébins est devenu l'un des centres les plus actifs de l'économie mondiale des réseaux* » (Tarius 1995, 8). Ce réseau est composé d'un petit noyau d'entrepreneurs à rayonnement international, autour desquels gravitent 400 à 500 familles (une minorité de la population immigrée à Marseille). et il s'étend en partie à cause de l'impossibilité qu'éprouvent les entrepreneurs à investir leur argent en France (raisons administratives, taxations, argent par réseaux informels, méfiance,...) : « *Ces réussites dans un espace autre ne permettent pas l'installation officielle ici : dès lors, et c'est la loi de l'expansion du dispositif de Belsunce, celui qui réussit doit solliciter les réseaux pour s'étendre ailleurs, chez lui ou au-delà d'une autre frontière. A partir de l'échelon territorial local, Belsunce alimente sans cesse l'expansion des réseaux internationaux par des entrepreneurs qui réussissent* » (1995/80).

tunnels et métro). De bouche à oreille, de relation à connaissance, elles relient les villes belges aux campagnes turques de l'Anatolie centrale<sup>25</sup>.

Témoignage : Karacalar migre à Schaerbeek (De Morgen 1999-07-24 & 2000-10-14)

Au début des années 60 Karacalar s'inquiète. Ce village de 300 âmes situé près d'Emirdag en Anatolie centrale a petit à petit perdu ses moyens de subsistance agricole. Ahmet Öztürk et cinquante autres hommes du village décident d'immigrer vers Istanbul pour y travailler. Mais l'argent rassemblé dans la ville ne suffit pas et Ahmet décide de partir pour l'étranger. Les agences de recrutement ne l'acceptent pas (il est trop vieux) et il quitte le pays par une filière parallèle. Le convoi le dépose à Bruxelles, ne voulant pas de lui aux mines de Charleroi. Ahmet travaille dans les tunnels de l'avenue Louise.

Les villageois à Istanbul et à Karacalar, d'abord sceptiques, suivent l'exemple d'Ahmet lorsque celui-ci envoie des nouvelles et de l'argent. Les hommes partent, souvent en petits groupes, et atterrissent à Schaerbeek, près de la Gare du Nord. Ils voulaient travailler quelques mois, deux ou trois ans peut-être et puis rentrer...

Aujourd'hui Karacalar compte cinquante habitants permanents, plus d'une centaine d'habitants alternants et autant de nouvelles infrastructures. L'eau courante et l'électricité ont été installées, les routes et les ponts sont asphaltés, quatre mosquées et un mausolée ont été construits, quatre toilettes publiques ont été érigées et une maison de repos a vu le jour. Le cœur ancien du village est entouré par des maisons « villas » où les habitants alternants schaarbeekoïses passent les vacances. L'argent du « gurbet » (l'étranger) est enfin revenu au village.

En 2000, Ahmet Öztürk reçoit une médaille pour les services rendus à la communauté schaarbeekoïse lors d'une cérémonie au village, à laquelle il ne peut malheureusement être présent. Car Ahmet réside à Londres depuis les années 70 (où personne ne l'a suivi). Suite à sa naturalisation anglaise, il recouvre sa liberté de mouvement et retourne à Schaerbeek où il réside aujourd'hui.

---

<sup>25</sup> L'aperçu historique et territorial esquissé ici est principalement issu des deux textes suivants : Christian Kesteloot, Pascal De Decker et Altay Manço « Turks and housing in Belgium, with special reference to Brussels, Ghent and Visé » (voir bibliographie) et Christian Kesteloot, Pascale Mistiaen « Les restaurants turcs de la chaussée de Haecht à Bruxelles : niches ethniques, exotisme et assimilation » (voir bibliographie).

Ce récit, plutôt histoire orale qu'enquête d'investigation, montre le caractère transnational d'une communauté turque à Schaerbeek : ses vies et ressources sont investies « ici » et « là-bas », à Bruxelles et à Karacalar. Et c'est la solidité de ce réseau, la transplantation de relations déjà existantes et le maintien de deux fronts internationaux qui font, selon les chercheurs, la force des Turcs schaarbeekois. « *In Brussels, Turkish households are more successful in coping with the economic crisis than Moroccans for two reasons.* » (Kesteloot et Meert 1999 : 244).

Premièrement, « The Turkish community in Schaerbeek / Sint-Joost has very strong social networks. In contrast with the Moroccan households, Turkish families came to Brussels (...) by chain migration based on word-to-mouth publicity and generated by the toleration of clandestine immigration in the second half of the 1960s and early 1970s. Hence they transplanted their village-based social networks from the region around Emirdag into the Brussels context. » (idem).

Deuxièmement, la sécularisation de l'entre-deux-guerres permet aux Turcs pratiquants de combiner religion coranique et transactions financières (prêts hypothécaires, investissements avec intérêts). Afin d'investir dans l'immobilier à Karacalar, les Turcs s'adressent à l'IPPA schaarbeekoise, agence bancaire intégrée dans les réseaux turcs par l'intermédiaire de quelques employés et responsables (De Morgen 1999-07-24). Selon Tarrius, ces investissements « là-bas » sont souvent le résultat d'une impossibilité à investir « ici » par les réseaux traditionnels de finances (voir encart 2 « Réussir, ici, là-bas ? »).

Lentement une bourgeoisie turque émerge (Manço et Akhan 1994), des anciens immigrés investissent dans l'immobilier de Saint-Josse et de Schaerbeek (en 1991, 37% des ménages turcs à Bruxelles sont propriétaires de leur logement, INS), ce qui constitue une force supplémentaire pour les communautés turques. Finalement, les géographes attirent l'attention sur quelques qualités des quartiers du nord : ceux-ci sont centraux, jouxtant le Pentagone et localisés le long du tracé royal. Dès lors, il y a non seulement des maisons de maître mais aussi une présence de consommateurs potentiels dans ces quartiers ou environs (boulevard Albert II, CCN, Pentagone).

Une opportunité commerciale « ethnique » est rarement créée de toutes pièces, elle émerge plutôt de l'histoire des émigrés à Bruxelles. C'est dans la rencontre de toutes ces « forces » et des événements singuliers que les restaurants de la chaussée de Haecht naissent.

Analyse : les restaurants de la chaussée de Haecht

Lorsque les premiers immigrés turcs arrivent à Bruxelles, la nourriture turque est introuvable. Ahmet Öztürk se souvient : « *Se cuire un œuf, on y arrivait, glisser une tranche de fromage dans le pain aussi. Mais ça devenait plus difficile lorsqu'on voulait manger un repas chaud.* » La nourriture belge leur semble suspecte ou peu appétissante. Mais comment se faire des aubergines ou dolmas farcies, comment cuisiner une soupe aux lentilles en absence de ceux-ci? (De Morgen 2000-10-04). Celal Cebat, également villageois de Karacalar, se souvient des mêmes difficultés. Pendant ces années, il travaillait sur des terrains de construction et partageait une chambre avec dix autres hommes turcs dans le quartier Nord. Les tâches d'entretien étaient équitablement réparties et effectuées mais tout le monde redoutait la plus dure qui consistait à cuisiner pour le groupe. Les aubergines étaient introuvables, les pastèques très rares, le « bulgur », les lentilles ou les fèves sèches étaient ramenés par des nouveaux immigrés... (De Morgen 1999-07-24)

Au début des années '70 le calvaire s'allège lorsque les premiers snacks turcs font leur apparition dans la chaussée de Haecht et dans la rue du Méridien. « *A l'époque ces snacks étaient forts fonctionnels pour les Turcs du quartier. Il faut savoir que le regroupement familial était encore loin d'être achevé dans les années septante et que le nombre d'hommes seuls, vivant dans une petite chambre meublée avec peu ou pas de possibilité de cuisiner était important. Les snacks compensent l'absence de cuisine et offrent avec bonheur un lien direct avec les habitudes alimentaires d'origine tout en offrant un lieu de rencontre pour des personnes par ailleurs relativement isolées.* » (Kesteloot et Mistiaen 1995 : 374). A cette époque-là les premiers aliments ou ingrédients turcs font d'ailleurs leur entrée au marché du Midi (De Morgen 2000-10-14).

Vers la fin des années septante, le Sahbaz, situé dans la chaussée de Haecht, inaugure une deuxième génération de restaurants en passant du snack « ethnique » au restaurant « exotique ». Car les jeunes touristes de l'Auberge de jeunesse Brel, les enseignants et employés des environs ont découvert la rue et ses possibilités de repas bon marché et alternatifs. Un intérieur « typique » est créé avec des ustensiles traditionnels,

des photos de « là-bas », des sièges recouverts de motifs traditionnels, etc.

Dans la même période apparaissent les « salons de pide » destinés aux familles turques. Un lieu de rencontre (snacks de la première génération) est petit à petit remplacé par un autre. Mais ici aussi la niche ethnique deviendra plus exotique : « *Les salons de pide vont connaître une évolution toute similaire à celle des snacks. Ils offrent des repas moins chers que les restaurants et présentent des caractéristiques nettement plus authentiques. Ils attirent pour ces raisons des pionniers non-turcs (...)* » (idem : 376). Les « pizzerias turques » apparaissent au côté des salons de pide. Finalement, l'invention la plus récente dans le quartier est celle des friteries et snack-bars destinés à une population jeune mixte.

\*\*\*

Cette brève analyse des habitants Turcs de Schaerbeek et de Saint-Josse ne sert pas à sous-évaluer les difficultés et processus d'exclusions dans lesquels s'inscrivent leurs migrations (réserve de main-d'œuvre, peu de droits, racisme). Mais elle nous enseigne sur le caractère toujours *spécifique* d'une migration ou d'un groupe d'immigrés. On découvre ainsi un *territoire bipolaire* avec des attachements collectifs sans cesse renouvelés entre deux quartiers ici et des villages en Anatolie. Ce territoire ne nécessiterait-il pas un urbanisme « *transnational* » ? Pourquoi ne pas prendre en compte les attachements et investissements des Turcs schaarbeekoïses dans des villages tels Karacalar ? Qu'est-ce que cela implique pour la planification de Bruxelles, de suivre les territoires et réseaux de ses migrants ? Serait-ce si insensé de créer des jumelages entre Schaerbeek et Karacalar, prenant acte, dans la planification, de ce deuxième lieu de résidence et d'investissements ?

➤ **Encart 3 / Ici là-bas : des jeunes veulent « retourner » se « ressourcer ».**

Cette courte analyse anthropologique nous apprend également la fragilité et le caractère « ancré » de ce que les Américains et les Anglais appellent l' « *ethnic entrepreneurship* », dont les restaurants de la chaussée de Haecht sont un parfait exemple. Le commerce naît aux carrefours de nombreux chemins : migrations en chaîne, transplantation de réseaux, solitude des hommes et leur incapacité à cuisiner, centralité du quartier, clientèle exogène à proximité, etc. Il est dès lors fragile. D'autres commerces « ethniques », c'est-à-dire ancrés dans des réseaux de

**Encart 3 / Ici là-bas : des jeunes veulent « retourner » se « ressourcer »** Une étude sociologique récente montre que des jeunes et même très jeunes délinquants d'origine maghrébine en Flandre, incarcérés pour délits, envisagent un éventuel « retour » et « séjour » dans les communautés « là-bas » afin de quitter un milieu criminel ou sans avenir. Loin de légitimer des politiques racistes de « rapatriement », cette étude montre le caractère bipolaire des attaches des immigrés, même chez les jeunes, et la difficulté pour ceux-ci de créer un avenir en Belgique. (Interviews de février 2003 à février 2004 par le centre de recherche de criminologie et de sociologie du droit à l'Université de Gand, financées par le Gouvernement Flamand. Professeur responsable : Patrick Hebberecht, chercheurs : Barara Van Poeck, Kris Duchateau)

migrants, existent à Bruxelles : la rue de Brabant, le commerce de voitures le long de la porte et de la chaussée d'Anderlecht, la vente de tapis par les Marocains, les musiciens équatoriens dans les rues commerciales,... Tous sont différents, ancrés dans des histoires de migrations singulières, comme en témoigne l'exemple équatorien.

Analyse : une migration équatorienne (Portes 1999)<sup>26</sup>

Depuis environ un quart de siècle, la communauté indigène des Otavalos a pris l'habitude de voyager à l'étranger pour vendre ses marchandises dans les grandes villes (la région d'Otavalos est spécialisée dans la production et le commerce des vêtements traditionnels depuis l'occupation espagnole). Ces commerçants transnationaux ne ramènent pas seulement de l'argent et des nouveautés sur les hauts plateaux équatoriens mais aussi des nouveaux membres, européens ou américains, dans la communauté. Pendant cette même période des enclaves Otavalos plus ou moins apparentées apparaissent à l'étranger : elles commercialisent les produits venus de l'Equateur et entretiennent donc une communication constante avec leurs villes natales afin de s'approvisionner. *« Les allers et retours incessants nécessaires à ces échanges ont fait des Otavalos des silhouettes familières, non seulement à l'aéroport de Quito, mais aussi sur les marchés de New York, Paris, Amsterdam et d'autres grandes villes. (...) Les Otavalos ont même pris conscience de la valeur commerciale de leur folklore et, ces dernières années, des groupes de musiciens ont éclos un peu partout dans les rues des métropoles des pays avancés. »* (Portes 1999 : 20)

Malgré la diversité des cas évoqués dans ce chapitre, un élément relie tous ces territoires, réseaux et économies : le différentiel de prix, de revenus, de richesses que revêtent les frontières étatiques. Cela apparaîtra encore mieux dans les histoires polonaises et latines qu'on aborde maintenant.

---

<sup>26</sup> Les communautés transnationales équatoriennes font l'objet d'une thèse en sociologie : David Kyle, *The Transnational Peasant: The Social Structures of Economic Migration from the Ecuadorean Andes*, thèse défendue à la John Hopkins University en 1997.

## 5. Les Polonais – « Partir à Bruxelles, ce n'est pas une émigration, c'est une délégation »

-----  
En référence au schéma : nous explorons ici un cas de « travailleurs informels » à Bruxelles.  
-----

Les Polonais sont le groupe d'immigrés dont la présence à Bruxelles s'est le plus rapidement accrue pendant les années '90<sup>27</sup>. Une première migration polonaise vers la Belgique a lieu pendant l'entre-deux-guerres : en 1938, 61.809 Polonais sont recensés *en Belgique*, soit 18,2% des étrangers (Slimane 1995 : 25). La deuxième migration a lieu pendant les années 60. « *Face à l'accélération de la croissance économique et sous la pression des organisations patronales, les pouvoirs publics vont tolérer l'intervention des « travailleurs touristes » [en possession de visas, sans permis]* » (Slimane 1995 : 21). Lorsqu'en 1967 un arrêté met fin à la possibilité d'engager légalement des « touristes », les migrations, devenues dès lors totalement clandestines, continuent (Slimane 1995). Aujourd'hui les institutions polonaises à Bruxelles – le Consulat, la Mission Catholique et les organes de presse – estiment la présence d'immigrés polonais, pour la plupart clandestins, de 30.000 à 50.000 personnes (Szymczak 2003 : 54). Les statistiques officielles, elles, n'enregistre que 1.244 à Bruxelles (828 femmes et 416 hommes) et 5.712 Polonais en Belgique (3.770 femmes et 1942 hommes) (INS, 1997).

Deux « niches »<sup>28</sup> économiques polonaises se profilent à Bruxelles: le bâtiment pour les hommes et le nettoyage pour les femmes. Dans le bâtiment, « l'intermédiaire » polonais régit le marché du travail: il propose de la main-d'œuvre à l'employeur, touche une commission et vend ensuite ce travail aux clandestins (Siewiera 1995, Szymczak 2003). Il est haï par les nouveaux arrivants, qui jugent le système révoltant, et toléré par les plus anciens qui estiment sa présence nécessaire à la « circulation de travail ». Dans le nettoyage, la vente de travail est devenue littérale, comme en témoigne une femme de ménage : « *J'ai acheté trois jours de travail au début et puis ça s'est arrangé par contacts, par les Belges,*

---

<sup>27</sup> Cette affirmation date de 1995, elle est issue des observations et analyses faites par Lofti Slimane in : Johan Leman, *Sans documents : Les immigrés de l'ombre* (voir bibliographie)

<sup>28</sup> Les « niches » émergent et se consolident dans les arrivées, le réseau d'information et le recrutement des travailleurs polonais. Dans le secteur du bâtiment à Bruxelles, des travailleurs polonais sont embauchés, petit à petit une niche polonaise se crée, ce qui à son tour stimule davantage d'arrivées. En d'autres mots, « niche » et « migration » s'autoalimentent (Szymczak 2003 : 68).

*maintenant je travaille tous les jours de la semaine.* » (Szymczak 2003). Ce qui circule dans les réseaux clandestins polonais n'est pas seulement une information sur le travail mais le travail lui-même mis en vente par des intermédiaires ou co-travailleurs. La ressource du clandestin, selon ses dires propres, est sa force de travail ; acheter un poste lui permet dès lors de mettre en œuvre cette ressource et de créer un profit pour soi (Siewiera 1995).

Les Polonais viennent travailler à Bruxelles pendant des durées déterminées, souvent de manière récurrente. Leur objectif est simple : créer de l'argent afin d'améliorer les perspectives en Pologne. « *Les causes d'émigration de ce groupe de personnes sont purement économiques. Mais si pour les uns le séjour à l'étranger a des objectifs matériels bien précis, comme l'achat ou la construction d'une maison (la raison la plus souvent évoquée), l'achat d'une voiture, d'équipements ménagers, de machines agricoles, pour d'autres l'émigration est une façon de survivre, de subvenir aux besoins de la famille.* » (Siewiera 1995 : 78).

Témoignage d'une femme de ménage polonaise (Szymczak 2003)

En Pologne, elle est institutrice. Mais elle a quitté temporairement son mari et ses enfants pour se faire de l'argent. Là-bas elle gagne 150 euro ; ici elle est payée 6 à 8 euro par heure et travaille 40 heures par semaine, soit 900 à 1300 euro par mois. « *Elle a pu payer les traites de sa maison, a acheté de nouveaux meubles, un ordinateur pour son fils, en plus de quoi elle a su mettre de l'argent de côté.* » (Szymczak 2003 : 100). Et lorsque l'enquêteur lui demande comment elle est arrivée à Bruxelles, elle répond que « *La moitié de son quartier était en Belgique, travaillait et gagnait de l'argent.* » (idem).

Femmes de ménage ici, les Polonaises occupent souvent des emplois qualifiés en Pologne : elles sont couturières, cuisinières, coiffeuses, employées, infirmières, institutrices et ouvrières (Siewiera 1995). Elles sont scolarisées, souvent détentrices de diplômes du secondaire et d'une qualification professionnelle, tout comme les hommes immigrés qui sont agriculteurs, mécaniciens, réparateurs de machines agricoles, maçons, électriciens, plombiers ou menuisiers en Pologne (Siewiera 1995). Bien que la différence de statut et de travail qu'ils effectuent ici peut être difficile à supporter, surtout pour les femmes de ménage, la grande majorité des immigrés polonais disent être venus en « connaissance de cause », le but étant d'économiser (Siewiera 1995 & Szymczak 2003). Dans le bâtiment les hommes gagnent 1000 à 1500 euro par mois, ce qui est très peu vu les conditions de travail mais ce qui est également sans mesure avec les salaires polonais (Szymczak 2003).

Ce qui amène un chercheur à conclure son étude de la manière suivante : « *Ce sont des différences de salaires qui existent entre pays riches et pays pauvres qui provoquent les départs d'individus cherchant de meilleurs revenus.* » (Szymczak 2003 : 105). Ou un Polonais qui témoigne : « *J'ai deux enfants là-bas, ce qui m'intéresse c'est de gagner un peu d'argent et de rentrer* » (Szymczak 2003 : 95).

➤ **Encart 4 / En Italie, les ménages embauchent des 'aidantes', immigrées de l'Est, afin d'assister leurs vieux.**

Plus de femmes que d'hommes polonais migrent temporairement vers Bruxelles (Siewiera 1995 : 78). Comme le suggère l'histoire de l'institutrice, il s'agit d'une migration en chaîne avec des origines très localisées. Siemiatycze et Ciechanowiec, deux villages ou petites villes au nord-est de Varsovie sont le plus souvent mentionnés. Puis, un peu plus au nord, viennent les villes de Monki, Bialystok et Lomza. Les immigrants polonais appellent cette région rurale au nord-est de la capitale « le triangle des Bermudes », faisant référence aux nombreux départs et retours qui s'y déroulent sans cesse (Siewiera 1995 : 74, Szymczak 2003 : 57). « *La présence à Bruxelles de cousins, amis ou voisins libéralise l'attitude des parents vis-à-vis de leurs enfants, qui à leur tour veulent partir pour la Belgique. L'existence d'un contrôle social effectué par les membres de la famille séjournant à Bruxelles et la possibilité de visites fréquentes, facilitent aussi pour les couples la décision d'émigration de l'un d'entre eux. Pour certains, « partir à Bruxelles ce n'est pas une émigration, c'est une délégation.* » Ainsi Bruxelles fait à présent partie intégrante de la vie quotidienne des habitants de Podlasie, et le départ d'un individu vers la Belgique n'est plus un fait rare, extraordinaire, sensationnel. Mieux encore : le départ en Belgique en cas de problèmes financiers, suite à la perte d'un emploi ou à la fin des études s'impose. » (Siewiera 1995 : 78)

Il ne s'agit pas de s'installer à Bruxelles mais d'y faire des économies dans des allers-retours incessants entre les deux pays : les Polonais sont des migrants « pendulaires » (Szymczak 2003 : 60). D'ailleurs pour les Polonais clandestins, le terme « immigré » ne s'applique pas à leur condition (idem 66) : « *Il se sent comme un Polonais en Belgique, pas comme un émigré.* » ( Szymczak 2003 : 103). Partir à l'étranger, ou plus particulièrement à Bruxelles, est devenue une « tradition », une

**Encart 4 / En Italie, les ménages embauchent des 'aidantes' immigrées de l'Est afin d'assister leur vieux.**

Des femmes de la Pologne, de la Moldavie ou de l'Ukraine, souvent très qualifiées, sont employées au sein de ménages italiens pour y assister les personnes âgées. L'une d'elles témoigne « *(C'est) un travail clandestin, (il y a) la peur d'être découverte et reconduite à la frontière, l'angoisse qui vous prend dans un pays dont, au début, on ne connaît pas du tout la langue. Mais nous vivons toutes en enfer (pauvreté là-bas) ; alors il n'y a pas à hésiter : si nous voulons que nos enfants mangent à leur faim ou aient les moyens d'aller à l'Université, nous devons partir.* » Elles investissent une somme importante au départ, de 800 à 3000 euros versés à la filière qui organise la migration, et sur place, si elles trouvent du travail, elles gagnent maximum 600 à 800 euros par mois (souvent elles sont nourries et logées). Ce salaire au noir est l'équivalent de 15 hauts salaires en Moldavie. « *Chez nous, en Moldavie, une femme médecin gagne un peu plus de 50 euros. Alors, pourquoi ne pas partir pour aller travailler dans des familles étrangères ?* » Ou autre exemple, une professeur/enseignante d'université en Pologne part pour l'Italie parce qu'elle dit ne pas vouloir finir comme ses collègues avec 14 euros par mois de pension. Les autorités italiennes tolèrent et ont même régularisé la présence des *badanti* (aides à domicile) « *car aucune autorité ne veut renvoyer la « manne » venue de l'Est. Une femme polonaise, ukrainienne, moldave ou roumaine reçoit un salaire mensuel qui varie de 500 à 800 euros. Si, pour couvrir les vingt-quatre heures d'assistance, on faisait appel à un travailleur italien, un salaire cinq ou six fois supérieur, ( en tenant compte des charges sociales) serait nécessaire.* » (Le Monde, 2004-04-25/26,6)

manière de se distinguer parfois, mais le plus souvent une promotion sociale ou une façon d'augmenter ses chances de vie et de survie (Siewiera 1995 : 58, Szymczak 2003).

Ce qui nous conduit à la question suivante : comment le cordon Podlasie – Bruxelles se maintient-il ? En premier lieu, grâce aux liaisons d'autobus. Dans le Nord-est de la Pologne, chaque petite ville a sa liaison avec Bruxelles (Siewiera 1995 : 98-100), liaison qui ne transporte pas seulement des hommes et des femmes mais aussi de l'argent (les migrants préfèrent le transfert physique plutôt qu'électronique), des lettres, des messages, des biens matériels, des cadeaux, des ragots, des nouvelles... (Siewiera 1995 : 99, Szymczak 2003 : 80) « *Le flux d'informations entre les deux pays est très dense. La multitude d'individus qui viennent et qui partent, la vitesse avec laquelle les lettres arrivent, font que les ressortissants d'un village savent très bien tout ce qui se passe « chez eux » : dans leur famille, chez les voisins, chez les amis. Et inversement : ceux qui sont en Pologne savent ce qui se passe à Bruxelles. Les immigrants vivent donc dans leur société à Bruxelles et s'y intéressent tout en suivant les événements qui se déroulent dans leur ville natale, où ils restent « présents » grâce aux nouvelles qui y arrivent. Ainsi on peut dire qu'ils vivent « avec un pied ici et un pied là-bas », entre la Pologne et la Belgique.* » (Siewiera 1995 : 99).

Le chauffeur de bus – comme « l'intermédiaire » mentionné plus haut – est devenu une figure clé dans les réseaux polonais : c'est à lui que les messages et biens sont conférés ; il doit dès lors être digne de confiance. Suite aux transferts des lieux polonais émergent à Bruxelles. « *Les endroits où les bus s'arrêtent s'appellent autobusy (les autobus) ou przy autobusach (près des bus), et sont eux aussi devenus des lieux de rencontres, d'échange de lettres, de paquets et d'informations qui concernent la famille restée en Pologne ou bien des nouvelles concernant des événements survenus dans le village d'origine. On ne s'y rend pas seulement pour accompagner des proches, mais aussi dans le seul but de voir les autres, de parler avec eux, de savoir ce qui se passe, ce qui les attire aux autobusy.* » (Siewiera 1995 : 98)

Mais il n'y a pas que les bus qui alimentent le cordon transnational : le long de la petite ceinture, à hauteur de la Porte de Hal, un commerce de biens importés a lieu (on peut également voyager vers la Pologne par ce biais). Les camionnettes rapportent des revues et journaux – notamment le « *Glos Siemiatycz* »

hebdomadaire local de la ville polonaise Siemiatycze – des livres polonais, des cassettes de musique polonaise, des cigarettes moins chères, de la vodka et parfois, sur demande, de la nourriture polonaise (Siewiera 1995 : 101 & Szymczak 2003 : 91). Ces produits peuvent être achetés sur le parking ou dans quelques points de vente connus du milieu polonais. Des produits polonais peuvent également être obtenus sur le marché des abattoirs d'Anderlecht (devenu *batouar* en polonais), notamment dans les kiosques à saucisses (Siewiera 1995 & Szymczak 2003 : 88).

Et finalement il y a le satellite et la télévision polonaise qui tiennent au courant les migrants de ce qui se passe là-bas. Plus récemment, les Polonais vantent les SMS et le GSM qui permettent d'envoyer des brefs messages et de connecter les proches là-bas à des événements plus quotidiens vécus à Bruxelles (Szymczak 2003 : 93).

Qu'est-ce que Bruxelles alors pour les Polonais transmigrants ? Et quel est leur territoire ici ? Nous avons déjà mentionné les *autobusy* (les autobus) ou *przy autobusach*, le *batouar* et le *midy* (marché du Midi) qui ponctuent et structurent ce territoire. Il y a également la Mission Polonaise et l'Eglise Sainte-Elisabeth, deux églises polonaises où des informations, demandes et appels sont publiés (simples vignettes accolées au mur). Quelques curiosités locales peuvent être ajoutées à cette topologie bruxelloise : les *okienka* (petites fenêtres) dans le quartier de la gare du Nord ; Mini-Europe, Océade et les *koulki* (« boulettes » de l'Atomium) ; la *borsa* (bourse et environs) où ils sortent de temps à autre (Siewiera 1995 : 102). Mais le plus souvent les migrants ne voient pas l'intérêt d'approfondir la connaissance de « Bruxelles » (c'est-à-dire le Bruxelles du sédentaire) et explorent les seuls lieux nécessaires à leur vie et survie dans la ville. « *Les nouveaux arrivés repèrent leurs lieux de travail et d'habitation, s'exercent à découvrir les magasins bon marché, à localiser le marché du Midi ou les Abattoirs.* » (Siewiera 1995 : 90). Certaines Polonaises connaissent dès lors mieux Uccle, Kraainem ou Waterloo où elles font le ménage que le centre-ville bruxellois (Siewiera 1995 : 97).

Territoire sédentaire et territoire polonais se superposent ainsi que leurs communautés d'ailleurs. « *La distance entre « nous les Polonais » et « eux les Belges » est très marquée dans le milieu des clandestins. Pour les Polonais, tous ceux qui ont le droit de séjour en Belgique, indépendamment de leur origine mais bénéficiant d'un certain statut de séjour, sont des « Belges », des privilégiés.* » (Siewiera 1995 : 86). Les « patrons » (employeurs et propriétaires) occupent un espace intermédiaire : ils ne sont pas « nous » mais plus proches que les « eux »

car ils aiguillent les migrants, organisent l'ouverture de gaz et de l'électricité, deviennent (même crapuleux) les représentants de la population « autochtone » (Siewiera 1995). « *Le monde des clandestins est assez complexe mais peut être schématisé par un modèle de cercles concentriques. Les clandestins polonais constituent le cercle central, les autres Polonais – le cercle le plus proche. Viennent ensuite les patrons, puis les intermédiaires pour le travail, puis les autres immigrés et enfin les (autres) Belges.* » (Siewiera 1995 : 72). Un autre enquêteur conclut : « *Nous sommes donc en présence de deux mondes distincts (...) qui ne se rencontrent que lors de contacts utilitaires (travail) ou fortuits (magasins, transports en commun).* » (Szymczak 93)

## **6. Les Latinas à Bruxelles – « Comment obtenir un doctorat en nettoyage »**

-----  
Autre cas de « travailleurs informels » et conclusions provisoires  
-----

Au début des années '90, une sociologue s'intéresse plus particulièrement aux femmes immigrées et mène des entretiens auprès de 120 « sans-papiers » colombiennes et péruviennes qui vivent et travaillent à Bruxelles, souvent comme femmes de ménage. Elle découvre que la plupart d'entre elles viennent des mêmes villes : Lima et ses environs au Pérou ; Medellin et Calli en Colombie, et dans une moindre mesure aussi Bogota (Van Broeck 1995 : 32). Les migrantes sont de classe moyenne, elles sont scolarisées (la majorité a fini les études secondaires et beaucoup ont des diplômes ou qualifications supplémentaires) et elles recherchent toutes une meilleure situation économique. « *Si on planifie bien, on peut réaliser des choses qui serviront là-bas.* » (Van Broeck 1995 : 38).

Ces quelques éléments rapprochent les Latinas des Polonaises qu'on vient de décrire. Mais il semblerait que la migration en chaîne, la *cadena*, fonctionne autrement et met à mal les migrantes. Celles-ci, bien qu'elles connaissent toujours quelqu'un à Bruxelles (qui, selon les cas, sert de relais plus ou moins efficace à l'arrivée), viennent de manière plus « aveugles ». Souvent elles entreprennent le voyage suite à des histoires mensongères racontées par d'autres immigré/es en visite au Pérou ou en Colombie. Elles sont dès lors très déçues par la réalité qui les

attend ici et vivent mal leur condition, plus particulièrement celle de femme de ménage. Les réseaux péruviens et colombiens étant moins étoffés que ceux des Turcs ou des Polonais bruxellois, les Colombiennes et Péruviennes sont aussi beaucoup plus seules que d'autres immigrés. « *Une fois arrivées en Belgique, leur vie sociale devient très limitée. Les immigrées ont quitté leur foyer, leur famille, leurs amis, leur quartier... Elles sont, et se sentent, seules ici ; beaucoup souffrent de cette solitude, et n'hésitent pas à parler de « déracinement ».* » (Van Broeck 1995 : 69).

➤ **Encart 5 / L'Espagne et sa filière principale de domestiques étrangères.**

Les conditions difficiles à Bruxelles rallongent le séjour ; les immigrées restent plus longtemps que prévu, ce qui ne manque pas d'augmenter la détresse chez celles qui ont la sensation de perdre une partie de leur vie « là-bas ». Les migrantes – et c'est pour cela qu'elles sont elles aussi des « transnationales » – vivent en transit, à la fois là-bas et ici (Van Broeck 1995 : 69). « *La plupart des immigrées n'ont pas l'intention de s'établir de manière définitive en Belgique. Elles expriment explicitement le vœu de retourner dans leur pays d'origine. Plusieurs d'entre elles sont déjà rentrées entre-temps, et d'autres y pensent pour bientôt. Il s'agit, nous semble-t-il, essentiellement d'une migration « temporaire ».* » (Van Broeck 1995, 61)

Dès lors, quelle est la relation de ces femmes à Bruxelles, à leur deuxième habitat ? Les Colombiennes et Péruviennes tentent de ne pas trop investir dans le logement afin de ne pas gaspiller leurs maigres économies. Elles rencontrent peu d'autres immigrés, même latinos, et se limitent à quelques échanges avec d'autres Colombiennes ou Péruviennes. Les contacts avec les Belges sont également très sporadiques ou formels, le plus souvent liés au travail ; très peu ont des ami/es belges. En ce qui concerne l'exploration de la ville elle-même, la sociologue écrit : « *Seules quelques immigrées font des excursions et découvrent Bruxelles. Rares sont celles qui portent quelque attention à l'activité culturelle intense de la ville : musées, expositions, concerts. Pour elles, Bruxelles se limite aux endroits où elles travaillent en tant que femmes de ménage, au métro, aux bus et à leurs arrêts, aux supermarchés.* » (Van Broeck 1995 : 55).

**Encart 5 / L'Espagne et sa filière principale de domestiques étrangères.** En Espagne, 63 % des employées domestiques viennent de l'Amérique du Sud et des Caraïbes, et plus particulièrement de l'Equateur, du Pérou et de la République dominicaine. L'étude du syndicat Union Générale des Travailleurs montre aussi que le travail domestique reste en Europe largement tributaire de l' « économie souterraine » : *« Le nombre d'employés de maisons illégaux dans l'Union Européenne oscille entre 50% et 80% (dont une forte majorité d'étrangers). »* Les migrations sont entièrement motivées par un calcul économique : en Espagne, le salaire d'une employée de maison à temps plein avoisine les 600 euros et *« dans leur pays, avec la crise économique, ces personnes étaient payées entre 250 et 300 euros mensuels pour un travail qui ne leur permettait pas de vivre décemment, ou bien elles vivaient entre deux emplois. Quand elles font leurs comptes, elles choisissent de partir ».*

➤ Encart 6 / U.S.A. – Amériques latine et centrale

\*\*\*

Cette brève recherche sur les Colombiennes et les Péruviennes achève notre esquisse de quelques populations transnationales à Bruxelles. Quels enseignements peut-on tirer de ces analyses ?

- 1) Le moteur de cette transnationalité est « l'économie différentielle » c'est-à-dire une économie qui tire ses gains et sa dynamique des différences économiques qui existent entre pays. La frontière et la transgression de celle-ci sont alors un acte économique fondateur.

Un chercheur conclut à propos des clandestins du Nigeria à Bruxelles :  
« *En fin de compte, ce que les émigrés (...) sans documents demandent est très simple : la possibilité de séjourner un certain temps, d'accumuler une somme suffisante pour pouvoir se réinsérer dignement dans la société nigériane et dans leurs communautés locales, qui sont en fait d'une certaine manière à l'origine de leur marginalisation.* » (Nwolisa 1995 : 126)

- 2) Les origines géographiques des flux migratoires sont très ciblées ou en d'autres mots, il existe le plus souvent des couloirs migratoires qui relient Bruxelles à des régions délimitées à travers le monde.
- 3) Les liens entre Bruxelles et les lieux « là-bas » sont divers : investissements réciproques, échanges commerciaux, éclatement de production, cordon ombilical, loyauté, séjours temporaires, etc. Notons aussi l'importance des technologies et des distances pour le maintien de ces liens : les Polonais ont plus de facilité à entretenir des liens avec leur région d'origine que, par exemple, les Latinas.
- 4) Chaque migration est singulière. Son histoire peut rencontrer celle des autres migrations (par exemple, époque où les pays de l'Europe de l'Ouest recrutent de manière organisée de la main-d'œuvre) ; elle peut avoir des caractéristiques en commun (par exemple, les motifs ou le rapport à la ville) ; mais aucune migration ne peut servir de généralisation aux autres.

**Encart 6 / U.S.A. – Amériques latine et centrale.** Dans *Magical Urbanism – Latinos Reinvent the U.S. City* (2000), Mike Davis trace notamment l'existence de communautés transnationales reliant les Etats-Unis et l'Amérique latine et centrale. A Houston, les travailleurs de la Randall's Store, immigrés des hauteurs de Totonacapan au Guatemala, y retournent annuellement lors de fêtes mayas qu'on a à l'occasion transformées en fêtes de migrations. A New York, il existe une Commission de solidarité pour Ticauni, association de migrants qui a construit deux écoles et rénové une église ,et quelques bâtiments municipaux dans les villes d'origine. Dans l'état de Zacatecas (Mexique) la moitié de la population travaille ou réside au nord de la frontière : dès lors, les événements populaires ou politiques (p.ex. campagnes électorales) sont organisés sur les deux territoires nationaux. La République Dominicaine a déjà élu un président transmigrant à New York et le Congrès Mexicain prévoit maintenant des sièges pour migrants mexicains aux Etats-Unis. Les immigrés Zapotec d'Oaxaca ont transplanté leurs gouvernements locaux dans les paroisses américaines et utilisent leurs terres d'origine pour des séjours de réhabilitation de leurs membres « en dérive ». Autant d'exemples que cite Davis et dans lesquels il fait apparaître quelques traits saillants du « transnationalisme » : l'importance de l'économie des différentiels (écarts de revenus) ; le rôle des technologies de communication et de transport qui permettent aujourd'hui de maintenir un attachement dual ; les statuts souvent très différents de part et d'autre de la frontière ; les soubassements économiques du réseau transnational. En effet, il montre qu'une communauté d'immigrés Salvadoriens, disposant de relations denses de famille et de connaissances, s'effrite néanmoins dans la pauvreté qui perdure et dans laquelle sont plongés tous ses membres.

- 5) Chaque territoire transnational est lui aussi singulier, façonné dans les déplacements et pratiques au quotidien des migrants, impliquant chaque fois d'autres lieux dans la ville.

Au lieu de s'étonner de la partialité des territoires rencontrés chez les Polonais, les Latinas, les Turcs, les élites commerçantes,... Il est possible de suivre les anthropologues urbains du « mouvement » tels Alain Tarrus ou Samuel Bordreuil et d'envisager la ville autrement. Bruxelles pourrait être pensée comme un millefeuille ; la planification comme une feuille parmi d'autres (qui tente de s'imposer), un territoire et une population parmi d'autres. Comment ouvrir la planification à cette hétérogénéité mouvante ?

\*\*\*

Comme annoncé dans « l'argument général » de la recherche sur la ville transnationale (voir point 3), nous abordons en dernier lieu des populations à Bruxelles qui ne sont *pas* transnationales dans la mesure où elles ne se caractérisent pas par un tissage et maintien de liens avec la région d'origine. Si, néanmoins, il nous semble important de rajouter la section suivante, c'est afin de montrer le caractère fondamentalement multiple des territoires présents à Bruxelles et d'aborder le sort des immigrés laissés pour compte. Ensuite, dans le point 8, nous récapitulerons les conclusions et établiront le lien entre ville transnationale et planification.

## **7 Vies invisibles, fuites politiques et négriers infernaux.**

-----  
En référence au schéma: nous explorons ici clandestins, sans-papiers, travailleurs informels ⇒ Tsiganes Roms, sans-papiers isolés, filières de migration, ateliers illégaux de confection  
-----

Visibles mais peu aimés, c'est d'abord les Tsiganes roumains à Bruxelles que nous évoquons. Bien qu'il s'agisse ici de migrations collectives (en chaîne), nous les situons à distance des migrations turque, polonaise et latine parce que des raisons plus explicitement *politiques* les motivent. Les Tsiganes roumains à Bruxelles semblent tous être des Roms Kalderasj (« artisan de cuivre ») et

proviennent de plusieurs villes de Roumanie : Constanza, Buzau, Galati et Ploiesti sont le plus souvent mentionnées.

Les Tsiganes à Bruxelles : le journaliste Erik Raspoet mène une enquête.

Visibles, les Tsiganes roumains le sont aux grands ronds-points et carrefours de Bruxelles (Yser, Meiser, Simonis, Saintelette, alentours de la Gare du Midi,...). Ils y organisent tant bien que mal et de manière collective (une camionnette dessert plusieurs points de travail) une activité continue de mendicité et de lavage de vitres<sup>29</sup>. Invisibles, les Tsiganes roumains le sont dans le réseau d'accueil, d'aide et de contrôle social de Bruxelles qu'ils ne fréquentent pas (soupes populaires, centres d'hébergement, asiles d'urgence, travailleurs de rue, associations de quartier,...). Cette absence augmente le fossé entre eux et les mendiants « traditionnels » qui déjà les détestent pour avoir « envahi » leurs « niches » et le marché de mendicité (voir aussi la vente de fleurs, de journaux, etc.).

Néanmoins les Tsiganes roumains recherchent une reconnaissance politique. Il existe quelques asbl de lobbying tel par exemple « Romano Trajo » porte-parole des Tsiganes dans les coulisses politiques fédérales et flamandes. Et tous les Tsiganes demandent un droit d'asile à l'Etat belge, asile qui est quasi toujours refusé.

Les Tsiganes n'aiment pas mendier ; ils trouvent ce boulot difficile et dégradant. « *C'est blessant, surtout avec mon enfant ; certains passants nous regardent comme si on était de la vermine* » témoigne une Rom. Un mendiant de carrefour, autrefois chef d'atelier dans la centrale nucléaire de Buzau, constate : « *Les gens pensent qu'on ne sait faire rien d'autre, qu'on est incompetent, des vauriens* ». La plupart des hommes tsiganes travaillaient dans le bâtiment et la construction. « *Mais nous préférons survivre ici plutôt que de rentrer là-bas.* » témoigne l'un d'eux. Depuis la mort de Ceausescu (peu favorable aux Roms lui aussi mais le régime socialiste donnait aux Roms de l'emploi), la Roumanie est devenue invivable pour les Roms :

---

<sup>29</sup> On peut difficilement parler ici de « niche économique » ou de « commerce ethnique ». Il s'agit néanmoins de la source de revenus principale pour de nombreux Tsiganes. Ceux-ci évoquent des chiffres très différents lorsqu'ils estiment le revenu d'une journée de travail favorable : 500 à 700 francs par jour disent les uns, maximum 1000 mais le plus souvent 600 francs dit un autre, puis un troisième affirme qu'il peut ramasser 2000 à 3000 francs par jour (De Morgen 1999-11-20)

chômage, racisme, refus de scolarisation, etc. (De Morgen, 1999-11-20)

Mais toutes les migrations ne sont pas collectives, tous les migrants ou immigrés ne vivent pas en communautés ou réseaux transnationaux. Bruxelles compte des milliers d'hommes et de femmes invisibles et isolés qui vivent ou survivent dans ses maillages. Ce sont des immigrés clandestins « déracinés » qui tentent de vivre une deuxième vie ici. Bien que la « transnationalité » ne soit plus à l'ordre du jour – il n'y a pas d'aller-retour ni de cordon – nous évoquons ces vies invisibles parce qu'elles sont justement ... *invisibles*. Au niveau de l'argumentation générale de ce chapitre, cela montre qu'il y a une multiplicité de territoires invisibles et voulus comme tels qui se tissent dans le maillage institutionnel et officiel de la ville, à travers les interstices de ceux-ci. Le thème de la visibilité et de l'invisibilité, important et déjà présent dans l'étude des Polonais par exemple, est ici mené à son paroxysme.

En décembre 2003, un immeuble infesté de rats, à quelques mètres de la place des Etangs Noirs à Molenbeek (101 rue Vandersussen), est officiellement clôturé et investigué. *« On a peine à le croire mais des gens, des êtres humains, ont vécu ici (...) On a rarement vu un immeuble dans un tel état d'insalubrité (...) Le bâtiment était à l'état de dépotoir. Les chambres étaient surchauffées par des petits appareils électriques. Des fils pendent des plafonds ; lesquels menacent par ailleurs de s'effondrer en raison de la pourriture. »* Et pourtant chaque chambre était louée à 150 et 200 euros par mois. A qui ? Des clandestins. (Le Soir 2003-12-09).

De temps à autre les vies invisibles surgissent, comme dans le cas de cette action judiciaire à l'encontre du propriétaire frauduleux de ce bâtiment. Un bâtiment émerge, une partie de territoire pour une dizaine de clandestins est découvert... Ou lorsque l'Etat organise sa campagne de régularisation en 2000 – 52.000 personnes déposeront 33.000 dossiers de demandes de régularisation.

Tony, un Nigérian, est l'un d'eux et est suivi dans son calvaire administratif par un journaliste.

Témoignage : Tony, un Nigérian clandestin, dépose son dossier...  
L'ironie du sort : un homme qui pendant dix ans s'efforce obsessionnellement à effacer toute trace de son existence à Bruxelles (de peur qu'on ne l'emprisonne et le renvoie au Nigeria), doit maintenant prouver cette même existence à Bruxelles par le biais des traces qu'il n'a jamais voulu laisser.

Excepté une mésaventure au centre fermé, d'où il s'échappe au début des années 90, le Nigérian est invisible, et ses employeurs au noir refusent de témoigner de ses activités.

Une anecdote qui fait réfléchir : à son arrivée à Bruxelles la police de l'aéroport prend ses empreintes digitales. Après sa fuite du centre fermé, une seule pensée obsède Tony : il a peur qu'on l'arrête dans une razzia, qu'on l'identifie grâce à ses empreintes et qu'on le renvoie alors immédiatement au Nigeria. Pendant les premiers mois à Bruxelles, il s'abîme les doigts, les frotte le long des murs râpeux ou sur le béton des rues, jusqu'au moment où un autre clandestin lui démontre l'échec certain de ces efforts.

Attestations médicales, une note d'électricité, l'ouverture d'un compte de gaz, un contrat de travail, des photos datées, des témoignages de voisins belges,... autant de documents qui sont le plus souvent absents dans la vie de ces clandestins isolés. Une assistante sociale en charge des dossiers à Molenbeek témoigne : *« Des vies et personnes insoupçonnées émergent de nulle part, du néant. Parfois une petite trace il y a une décennie ou plus... et puis, rien, absolument rien. Ces gens n'ont ni papiers, ni témoins. Ils se sont rendus eux-mêmes invisibles. C'est ça qui rend notre tâche ici si difficile »*. (De Morgen 2000-03-04 & 2000-01-15).

Malgré cette multitude qui surgit soudainement, il semblerait que la moitié (43%) des illégaux en Belgique n'ait pas déposé de dossier (enquête Kerkwerk Multicultureel Samenleven). La raison principale évoquée est la méfiance : méfiance vis-à-vis de l'Etat, des communes, de la Commission de Régularisation,... Ou ce qu'on pourrait appeler, selon les termes de cette recherche 'une méfiance du migrant face à l'ordre sédentaire'. (De Morgen 2000-07-14)

Les migrants isolés peuvent arriver seuls, sur initiative propre, le plus souvent munis d'un visa touristique. Le chercheur Eloka Nwolisa atteste : 90% des émigrés nigériens arrivent en Belgique avec des documents en règle, visa touristique ou visa d'affaires (Nwolisa 1995). Ensuite, s'ils viennent pour des raisons purement économiques, *« C'est la crainte de l'humiliation qui fait d'eux des émigrés sans documents »* (Nwolisa 1995 : 125). Ou, deuxième possibilité, les migrants isolés peuvent passer par une filière d'immigration organisée dont on découvre quelques traces dans la presse.

Informations : filières d'immigration

En novembre 2001, neuf contrebandiers sont arrêtés sur le parking de Drongen, le long du E40. Ils organisent des filières clandestines de migrations qui mènent de l'Albanie à l'Angleterre. Bruxelles sert de point de départ pour la traversée de la Mer du Nord : les migrants y sont exploités dans des « safe-houses » où ils paient pour le logement. Plus tard, en août 2003, un juge de Dendermonde condamne lourdement des contrebandiers albanais (les mêmes ?) et les juge en termes de « traite humaine ». Il estime que les Albanais exploitaient leurs « clients » en profitant de la captivité de ceux-ci dans les « safe-houses ». Un matelas y coûte 20 à 40 euro la nuit. (De Morgen 2001-11-03 & 2003-08-13).

Mais l'étude des filières de migrations dépasse largement notre propos ici qui vise, rappelons-le, à mettre en rapport le thème de la « transnationalité » avec la planification d'une ville-monde, Bruxelles, en puisant dans les préceptes de l'anthropologie du mouvement. Un dernier élément situé dans les coulisses clandestines de Bruxelles peut néanmoins nous intéresser : les ateliers clandestins de confection et la traite des hommes qui y est associée.

Le « Triangle d'Or » est un quartier de magasins de vêtements situé à Cureghem : délimité par la Gare du Midi à l'ouest et par la petite ceinture au nord, il abrite des ateliers de confection (Kesteloot et Meert 1999 : 247). Et, selon une autre source, « *Dans la région bruxelloise, les firmes de confection situées dans le « quartier du triangle » utilisent des travailleurs clandestins jusqu'à concurrence de la moitié de leurs effectifs et ce, pour des fabrications illégales à savoir, des contrefaçons.* » (Slimane 1995 : 28). Quelques articles de presse nous entraînent ensuite dans des affaires judiciaires et une main-d'œuvre clandestine importée de la Thaïlande et du Laos.

Informations : ateliers illégaux de confection

En 1999, trois responsables de deux ateliers de confection bruxellois sont arrêtés pour traite des êtres humains, non-respect des lois sociales, mise à l'emploi d'étrangers illégaux et non-enregistrement d'employés. Les travailleurs sont asiatiques, d'origine thaïlandaise et laotienne. Selon le juge d'instruction, en Belgique, les ateliers de confection emploient massivement des étrangers importés dans des conditions inhumaines et pour un salaire de misère. D'ailleurs un des trois suspects avait déjà été arrêté en 1997 lors de l'opération « Silk worm » qui ciblait les entreprises de confection et la traite de travailleurs en provenance de l'Asie.

En novembre 1999, un atelier clandestin de couture est découvert à Laeken. En janvier 2000, deux ateliers de couture sont découverts à Molenbeek. En mars 2000, deux ateliers sont découverts à Molenbeek et à Anderlecht. La plupart des illégaux qui travaillent dans ces derniers ateliers de couture sont des Laotiens et des Thaïlandais qui ont payé 150.000 francs belges pour leur transfert ici à une organisation maffieuse. A l'arrivée en Belgique, l'organisation confisquait les passeports et visas (en prétextant une procédure administrative) après quoi les immigrés étaient mis au travail dans les ateliers de couture. Ils travaillent 14 heures par jour et avec leur salaire, ils remboursent leur trajet.

En mai 2003 un responsable d'un atelier clandestin à Haeren (lequel ?) doit comparaître. Le journaliste qui assiste à l'audience écrit : « *Bruxelles abrite encore des véritables négriers qui exploitent sans vergogne les travailleurs les plus faibles : réfugiés politiques, précarisés sociaux ou étrangers en situation irrégulière. [Il s'agit] d'un atelier clandestin de récupération des vêtements usagés destinés au Tiers-Monde. Cet atelier avait été mis sous surveillance par l'inspection sociale. [Les] vêtements, achetés à très vils prix aux organisations caritatives de collecte de vêtements, sont grossièrement traités et empaquetés avant d'être expédiés vers les pays en développement où l'on en tirera un prix supérieur de 600 à 3.000% au prix d'achat. Des travailleurs au noir, la plupart en situation irrégulière, étaient astreints à des cadences infernales. Ils travaillaient 10 à 11 heures par jour, debout (...). L'atelier n'était pratiquement pas chauffé en plein hiver. La température était d'à peine 10 degrés C. Ces travailleurs étaient astreints à des obligations de haut rendement sous peine d'être renvoyés. Ils traitaient jusqu'à 400 kilos de vêtements par jour, pour 25 euros.* » (Le Soir 2003-15-17).

Entre de telles pratiques criminelles et l'aménagement de Bruxelles, il n'y a évidemment pas de liens. Nous nous y sommes néanmoins attardés parce que les ateliers clandestins font écho à quelques propositions élaborées précédemment :

- Les immigrés thaïlandais et laotiens embarquent là-bas parce qu'ils veulent *gagner de l'argent* (premier écho) mais deviennent ensuite captifs de la filière criminelle.
- Le moteur de ces mouvements de populations et du réseau maffieux est le *différentiel économique* créé par les frontières et inégalités globales (deuxième écho).

- Chaque migration est *singulière*, ancrée dans une histoire propre (troisième écho). Qu'est-ce qui agence ateliers, Bruxelles, mafia, travailleurs thaïlandais et laotiens ?
- Les ateliers et migrations organisées de manière criminelle, les travailleurs qui y sont associés ajoutent une *couche territoriale* au millefeuille de Bruxelles (quatrième écho).
- Les ateliers clandestins et les migrations criminelles sont un rouage de la machine de production, une sorte d'entre capture entre mouvements d'hommes et production.

Ce dernier constat nous ramène au schéma du début de ce chapitre. Dans celui-ci, nous avons traversé quelques territoires et tentacules vers l'étranger tissés par des cadres d'entreprises, des entrepreneurs ethniques, de la main-d'œuvre plus ou moins organisée, des réfugiés politiques, des vies clandestines isolées, des travailleurs captifs,... Il nous faut maintenant conclure en tirant les enseignements qu'un tel travail peut apporter à l'urbanisme.

## **8. Conclusion : planifier un millefeuille**

« La gestion (...) des territoires urbains superposés, rassemblant des strates d'individus dépendant pour l'essentiel d'appartenances extérieures, est probablement particulièrement complexe. » (Tarrus 1992, 123). À juste titre, l'anthropologue prévoit de nombreuses difficultés pour un urbaniste qui tenterait d'aménager la « superposition » ou ce que nous avons appelé le « millefeuille » de territoires à Bruxelles. Lorsqu'on s'aperçoit que la planification de Bruxelles est une feuille parmi tant d'autres, un ordre, un territoire, une population qui s'impose au reste, on serait tenté de baisser les bras, de s'en tenir à cette unique feuille et d'adopter une attitude fataliste vis-à-vis des limites de la planification. Ou, deuxième écueil, on serait tenté de renoncer à toute planification, de désavouer toute possibilité d'aménagement global de la ville.

### ➤ **Encart 7 / Les vieux de France migrent en Tunisie.**

C'est ce que font de nombreux architectes qui, ayant découvert les failles de l'urbanisme passé, ne voient d'autre solution que de clamer la fin de tout urbanisme

**Encart 7 / Les vieux de France migrent en Tunisie.** Des retraités modestes mais stables, anciens menuisiers, électriciens, employés à la manutention,... de la Vendée, migrent chaque année pour trois mois (*« s'il n'y avait pas la question des papiers (visa touristique), on resterait de novembre à avril. »*) au village de vacances d'El Shems. La Tunisie est, pour eux, un « second pays ». Ils profitent des tarifs les plus bas de séjour : pension complète, piscine, minigolf, pédalo, voile, plage et animations (9h00 à 23h00) sont offerts pour la somme de 234 euros par mois (billet d'avion charter 250 euros). Bien qu'El Shems soit un cas particulier – le village a été financé par la caisse de retraite et de prévoyance des professions des bâtiments et des travaux publics - il révèle une tendance plus générale : des vieux oiseaux migrants européens atterrissent tout au long de la côte tunisienne. Un garçon d'hôtel tunisien témoigne : *« Le prix de l'hôtel est moins élevé que celui d'un loyer à Francfort. Sans parler du chauffage, qu'ils évitent de payer (...) (Une Allemande de Düsseldorf restée pour six mois) en a eu pour 2500 euros demi-pension et avion compris : cela lui fait 13 euros par jour »*. Le Ministère de la Santé Publique en Tunisie a repéré le « créneau » qu'il veut développer davantage : accueil des retraités dans leur deuxième pays mais aussi accueil des Niçois ou autres Français qui traversent la Méditerranée pour des soins dentaires et des séjours de Thalasso. *« Le dentiste m'a très bien soignée, et c'est moins cher qu'en France »* dit une Niçoise *« L'an prochain, on va dire à nos amis de venir. On fera un charter ! »* (Le Monde, 2004-04-25/26, 12)

et de prôner une approche de projets et d'aménagement ponctuels. Voir à ce sujet les propos de Rem Koolhaas et par les études de AMO, thèses qui bénéficient d'un grand soutien dans les milieux d'architectes si on peut en croire la vente de ces publications et l'organisation d'expositions et d'anthologies à leur sujet. Et vu l'état moribond des théories d'urbanisme d'aujourd'hui, c'est-à-dire en l'absence de théoriciens urbanistes ou de manifestes de planification qui proposent une alternative, le défi que lance le millefeuille semble d'autant plus redoutable.

Dans les sciences sociales, chez les aménageurs et parmi les militants urbains, le choix semble alors se formuler de la manière suivante : soit on s'en tient à l'urbanisme classique qui est, on l'admet, loin d'être parfait ; soit on passe à un laisser-faire des forces économiques dans la ville au plus grand dam du bien collectif. Face à une telle alternative, on décide alors de s'accrocher à l'urbanisme passé, seul rempart contre le laisser-faire.

Une telle dualité est néfaste car elle n'offre aucune alternative, elle est un chantage impossible qui ne permet pas de repenser l'urbanisme. Au lieu de voir le millefeuille comme un obstacle, on peut l'envisager comme une occasion de trouver des nouvelles façons d'aménager une ville. Selon nous, une des manières de relever le défi que pose le millefeuille consiste à *s'intéresser à ce qui intéresse les occupants d'une ville*. Ceci n'est pas un jeu de mots, il s'agit en premier lieu de définir un « territoire » comme l'ensemble de lieux et de trajectoires que façonnent des occupants (ce territoire singulier est ce qui intéresse ces occupants) et en deuxième lieu de s'intéresser à ces lieux, à ce qui intéresse les occupants. Ne pas se plaindre de la partialité d'un territoire, de l'aveuglement ou de l'indifférence des individus mais plutôt les suivre dans ce qui les intéresse, les lieux, pratiques et horizons qui ne les laissent pas indifférents. Et cela non pas pour quelques élites ou quelques populations sédentaires mais pour un nombre aussi grand que possible d'occupants, migrants y compris.

Quelques anthropologues de la ville, notamment Ulf Hannerz, parlent d'un « urbanisme transnational » qui serait un urbanisme qui prenne au sérieux les réseaux transnationaux tissés dans et à partir d'une ville. Bruxelles est en connexion avec Emirdag, Podlasie, Lima,... Il s'agirait alors de s'intéresser aux investissements qui se font là-bas et aux couloirs qui relient Bruxelles à ces régions pour pouvoir aménager avec les migrants transnationaux de Bruxelles et non pas en dépit d'eux.

\*\*\*

Dans ce chapitre, nous avons étudié l'implantation des acteurs internationaux à Bruxelles et nous y avons démontré la persistance des économies d'agglomération, le poids des fractures sociospatiales et l'importance d'aménager les centralités à une échelle métropolitaine. Ensuite, nous avons étudié les réseaux transnationaux qui relient Bruxelles à des régions et villes éloignées et, ici aussi, nous avons remis en question l'aptitude de la planification, dont auparavant nous avons démontré l'héritage fonctionnaliste (voir Partie I), à aménager des territorialités, des interactions et pratiques de fait qui dépassent largement son périmètre politico-administratif. Après ces quelques étapes dans la recherche, il nous a semblé utile et même indispensable d'analyser la façon dont d'autres villes européennes, similaires à Bruxelles, tentent de faire face à ces nouveaux défis, plus particulièrement à celui de l'internationalisation. Nous avons dès lors étudié et comparé la planification d'Amsterdam, Barcelone, Genève, Milan, et Bruxelles évidemment. Les résultats de cette analyse fait l'objet de la partie suivante.

## Partie IV. La planification de villes internationales européennes<sup>30</sup>

### A) *Introduction*

La convention de recherche prévoit "l'analyse (et l'évaluation) de plans et stratégies de développement dans cinq 'villes-monde' " dont Bruxelles. Il ne s'agit pas ici de faire une analyse exhaustive de la planification dans différentes villes, mais de s'intéresser à certaines questions clés par rapport à l'objet de notre recherche. Le **choix des villes** s'est réalisé sur base de certaines particularités intéressantes pour Bruxelles lorsque l'on aborde les aspects liés à l'internationalisation tant sur le « territoire-centre » que dans ses relations avec son aire métropolitaine fonctionnelle (cfr rapport intermédiaire et infra). Le **choix des documents analysés** s'est, dans la même logique, porté sur les documents stratégiques – les visions et objectifs politiques – établis pour le territoire-centre et son aire métropolitaine fonctionnelle. L'**analyse** s'est axée sur les éléments de prise en compte, dans le système de planification, du phénomène d'internationalisation à ces deux niveaux, à travers les questions qui se posaient pour Bruxelles, à savoir :

Le rapport aux autres villes internationales, le positionnement international, est-il abordé, sous quel angle (compétition, marketing urbain, création de réseaux, ...), avec quelles éventuelles options pour un développement international (entreprises, ménages, travailleurs, infrastructures...?)

Comment est envisagée l'organisation de la ville-centre avec sa zone métropolitaine, y a-t-il des options pour un développement (type de coopération, sur quels thèmes, réseaux intra-urbains, infrastructures, équilibre des charges entre ville-centre et périphérie, ...)? Une coopération est-elle prévue sur un territoire plus large que l'aire métropolitaine (territoire national par exemple)?

Qu'est-ce qui est ressenti comme une pression, en lien avec un impact lié à « l'internationalisation », mais également lié au décalage entre l'aire métropolitaine fonctionnelle et les limites administratives des pouvoirs publics?

Intègre-t-on la notion de réseaux? En particulier y a-t-il des stratégies en lien avec des réseaux mondiaux/internationaux? Interrégionaux?

Comment tout cela s'intègre-t-il éventuellement dans les stratégies et la planification? Quel est le type de matérialisation des stratégies (instruments fonciers,

---

<sup>30</sup> Partie réalisée par Valérie Biot (IGEAT).

fiscaux, réglementaires, projets phares, ...)? Les stratégies concernent-elles plutôt les entreprises, les ménages, les travailleurs, ou les infrastructures techniques, ...?

*B) Contextes politique et institutionnel de Bruxelles, Amsterdam, Genève, Barcelone et Milan*

Chacune de ces villes a une manière différente de tenter de répondre aux défis liés à l'internationalisation et à l'inadéquation entre le territoire fonctionnel de l'aire métropolitaine et le territoire des limites politiques et institutionnelles permettant une action publique. Chacune d'elles s'inscrit dans un contexte et des enjeux différents, qu'il est important d'avoir à l'esprit afin de ne pas tomber dans certains travers d'un « benchmarking » caricatural. Nous avons donc procédé en retraçant dans un premier temps les contextes politiques et institutionnels de chacune d'elles – on se rapportera au rapport intermédiaire pour le développement de cette étape, seuls quelques éléments étant repris ici dans un tableau de synthèse. Ensuite, nous étudions les documents stratégiques choisis à la lumière des questions générales énoncées dans l'introduction.

Bref rappel des contextes politique, institutionnel et du cadre de planification :

	Bruxelles	Amsterdam	Genève	Barcelone	Milan
Régime	Monarchie parlementaire	Monarchie parlementaire	République parlementaire	Monarchie parlementaire	République parlementaire
Système institutionnel	Fédéralisme	Unitaire centralisé	(Con) fédéralisme	Régionalisme/ unitaire fortement décentralisé	unitaire décentralisé/ régionalisme
Entités fédérées	Régions (3) Communautés (3)		Cantons (26)		
Entités décentralisées				Communautés autonomes (17)	Régions ( 20 )
Collectivités locales	Provinces (10) Communes	Provinces (12) Communes	Communes	Provinces (50) Communes	Provinces ( 103 en 1991) Communes
Entité de référence : Commune-centre		Amsterdam		Barcelone	Milan
Ou entité politique institutionnelle directement supérieure incluant la commune-centre	Région de Bruxelles-Capitale, 19 communes (dont Bruxelles-ville : 140 000 hab)	<i>(Tentative de création de « province urbaine » ; échec)</i>	Canton de Genève, 45 communes ( dont la ville de Genève : 170 000 hab)	<i>(« corporation métropolitaine », 27 communes dont Barcelone ; dissoute en 1986 par le Gouvernement de Catalogne (réorganisation territoriale))</i>	<i>(Tentative de création De « cité-métropolitaine » : échec)</i>
Habitants (environ)	1 000 000	740 000	380 000	1 500 000	1 340 000
Km2 (environ)	161	166 (terre)	256	100	?
Organisation de la planification	<b>Régions</b> stratégique et réglementaire  <b>Communes :</b> Affectation, permis, plans stratégiques éventuels  (provinces en Flandre : stratégique et réglementaire)	<b>Etat central :</b> schéma stratégique cadre  <b>Provinces :</b> plans stratégiques provinciaux  <b>Communes :</b> plans d'affectation réglementaire, Plans stratégiques indicatif, permis	<b>Cantons</b> stratégique et réglementaire  <b>Communes :</b> affectation, permis, plans stratégiques éventuels  <b>Citoyen :</b> votations	<b>Communautés autonomes</b> stratégique et réglementaire  <b>Communes :</b> affectation, permis, plans stratégiques éventuels	<b>Régions :</b> stratégique  <b>Provinces :</b> Stratégique, coordination  <b>Communes</b> Stratégique, réglementaire  !!!: chaque niveau est indépendant de l'autre...

## C) *Analyse des plans stratégiques des cinq villes*

### 1. **Première analyse : Bruxelles**

*Suite aux évolutions de l'Etat belge vers un Etat fédéral, 6 entités fédérées existent désormais, trois Régions et trois Communautés, qui disposent de leurs propres assemblées législatives, de leurs exécutifs et de leurs administrations. Les Régions sont compétentes pour des matières liées au territoire, dont l'aménagement du territoire, les Communautés sont compétentes pour des matières liées aux personnes et ne suivent pas les limites territoriales des Régions. En matière de planification territoriale, toutes les compétences ont été transférées aux Régions, qui ont progressivement légiféré en la matière.*

*Autre élément important, le type de financement : le financement des Régions provient principalement d'une ristourne partielle de l'impôt fédéral sur le revenu des personnes physiques en fonction de leur lieu de domicile. Or la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) polarise un nombre d'emplois important (environ 700 000), dont plus de la moitié sont occupés par des navetteurs résidant en dehors de son territoire, en Région Wallonne (RW) ou Région Flamande (RF).*

*La ville de Bruxelles est une commune de 140 000 habitants, capitale de l'Etat national, qui, avec 18 autres communes, compose la RBC (environ 1 000 000 habitants pour 161 km<sup>2</sup>), entité fédérée de l'Etat fédéral belge. Cette Région dispose d'un territoire restreint par rapport à son aire fonctionnelle, et est complètement entourée par la frontière « étatique » de la Région flamande, autre entité fédérée. C'est une Région essentiellement tertiaire, où se concentrent des institutions publiques nationales, européennes et internationales, ainsi que des multinationales privées.*

Les documents analysés pour Bruxelles sont le plan stratégique régional « **plan régional de développement** » ou **PRD II (2002)** - indicatif mais contraignant pour les pouvoirs publics et supposé donner le cadre général de la planification - ainsi qu'un survol des plans stratégiques régionaux des Régions flamande et wallonne (**Ruimtelijk Stuktuurplan Vlaanderen – RSV, 1997 et Schéma de Développement régional - SDER, 1999**) pour leur prise en compte éventuelle de l'aire métropolitaine bruxelloise.

La RBC développe ses stratégies « intra muros », incluant virtuellement l'international, mais s'arrêtant concrètement à ses limites administratives. Un **premier PRD** adopté par le gouvernement régional en 1995 présentait un projet de ville et d'aménagement du territoire déjà très précis, avec deux préoccupations transversales - préserver et accroître le logement, privilégier la qualité du cadre de vie - et un objectif global : fixer la population, en particulier une population aux revenus moyens et aisés qui constitue la base des ressources fiscales de la Région (*cf supra*).

Le **second PRD, adopté en septembre 2002**, reprend les objectifs fondamentaux de stabilisation d'une population diversifiée, et de qualité de vie, et met l'accent sur la croissance des activités supposées soutenir la réalisation de ces objectifs.

L'aspect international est assez peu présent, surtout pour une ville qui comporte tant d'institutions internationales et européennes sur son territoire. La plupart des 12 priorités concernent des éléments très endogènes (logement, rénovation urbaine, répondre aux besoins sociaux, qualité de vie -pollution, sécurité-, ..), et même les priorités plus susceptibles de comporter une donne "internationale" (mobilité, économie, attractivité résidentielle), sont traitées sous l'angle interne. La zone métropolitaine n'est pas non plus prise en compte.

L'international est présent pour l'importance de l'attractivité culturelle, touristique et commerciale, et dans la volonté de développer une politique scientifique orientée vers les nouvelles technologies. Les quelques options visant spécifiquement un développement international concernent surtout les entreprises, et l'importance d'un réseau métropolitain dans un contexte mondialisé est mentionnée,

L'aspect métropolitain apparaît seulement dans les conditions transversales de mise en oeuvre, où l'on rappelle l'importance des relations Bruxelles/périphérie/RW et RF, tout en étant vague sur les stratégies et éventuels mécanismes de concertation.

Pourtant, plusieurs thèmes tournent autour de la problématique de compétition entre la RBC et le reste de la zone métropolitaine, mais sans la nommer, et en proposant des stratégies internes, ne comprenant que des acteurs internes à la Région, et ne prévoyant aucune concertation hors RBC: attirer, et stabiliser, des

habitants dont les revenus puissent contribuer à augmenter la base fiscale de la RBC, éviter les délocalisations d'entreprises, renforcer l'attractivité commerciale, culturelle et touristique, tant pour les habitants (qualité de vie), que pour faire de la RBC un pôle majeur. Quelques éléments pour une coopération sont avancés ça et là : prospection à l'étranger, mobilité des Bruxellois, offre culturelle, tourisme..., mais la plupart des stratégies concerne la RBC et ses acteurs, sans prise en compte du reste de la zone métropolitaine, à quelques rares exceptions près.

Toutes les cartes s'arrêtent à la limite administrative de la RBC.

Les pressions exprimées concernent d'une part le poids des implantations internationales et européennes dans la gestion de la Région, d'autre part le poids de la périurbanisation qui entraîne perte de revenus fiscaux, concentration de la précarité en ville, concentration de navetteurs avec toutes les nuisances que cela engendre.

Les réseaux sont abordés de manière très classique : réseaux « urbains » permettant l'échange de bonnes pratiques. Lorsque « l'ouverture sur le monde » est traitée, ce n'est pas en termes de réseau, mais bien en termes de défis économiques, sociaux, d'intégration, d'une part, et de relations diplomatiques d'autre part.

La matérialisation des stratégies passe principalement par des instruments d'aménagement du territoire, dont des schémas directeurs pour des « zones leviers », mais l'identification et la réalisation de projets phares sont un objectif important.

Cet état d'esprit (chacun pour soi) se retrouve dans l'élaboration des plans régionaux des deux autres Régions, chacune développant ses propres stratégies (cfr Conférence permanente de développement territorial 1999). Le **RSV** flamand englobe de fait la RBC dans un « losange flamand », en territoire flamand, sans prévoir aucune procédure de concertation. La RW, après avoir longtemps nié ce qui l'entourait, a fortement évolué dans ses stratégies, qui incluent désormais plusieurs aires transfrontalières, dont celle de BXL. Le **SDER** souhaite l'élaboration d'un « schéma de développement territorial » pour le « triangle wallon », incluant Bruxelles, Charleroi et Namur, mais aucune suite n'a été donnée à ce schéma.

## 2. Deuxième analyse : Amsterdam

*Les Pays-Bas, monarchie parlementaire, sont un Etat unitaire centralisé, entre autre du point de vue fiscal. La négociation est cependant permanente, en raison notamment du mode de scrutin et de l'absence de parti majoritaire, et il existe une très importante redistribution fiscale, en particulier vers les communes. Ce système a, parmi d'autres, comme conséquence d'éviter une forte concurrence entre communes, vu la très faible part de ressources propres. Par contre, il est important d'attirer des habitants, car c'est le critère de base de la redistribution, critère auquel s'ajoutent désormais certaines pondérations « urbaines » et « sociales », un peu plus favorables aux conditions spécifiques des centres urbains.*

*En matière de planification stratégique et réglementaire, un système intégré de planification donne aux plans provinciaux (streekplannen) et nationaux (actuellement "Vijfde Nota Ruimtelijk Ordening") un statut global cadre, indicatif, et attribue les pouvoirs légaux réels aux plans locaux (communaux) d'affectation (bestemming plan, réglementaire, et structuurplan, stratégique). Dans le cas d'Amsterdam, les pouvoirs de planification de la province ont été transférés depuis 1985 à la commune d'Amsterdam pour tout ce qui concerne la ville et les alentours.*

*La ville d'Amsterdam est une commune de 740 000 habitants (pour 166 km<sup>2</sup>). Elle exerce certaines fonctions de capitale nationale. C'est un pôle économique d'envergure internationale, surtout privé, qui comprend des développements importants dans certaines communes environnantes (vers l'aéroport de Schiphol, notamment), sans qu'une quelconque autorité réelle existe à ce niveau « supracommunal », une tentative de création de « province urbaine » ayant échoué. Elle possède, à l'instar des Pays-Bas dans leur ensemble, une importante tradition de planification.*

La planification assez « radicale » des Pays –Bas a suivi deux évolutions importantes dans le domaine urbain ces deux dernières décennies : d'une part, suite à la politique de villes nouvelles, supposées « desserrer » la ville, certains centres urbains ont vu leur population diminuer de manière très importante (Amsterdam : de 873 000 hab en 1958 à 695 000 en 1985). Dans le même temps, la crise économique vidait certaines infrastructures, laissant d'importants espaces

vacants. Réagissant à cette situation qui devenait critique, le 4<sup>ème</sup> mémorandum sur l'aménagement du territoire élaboré par le Ministère des Affaires intérieures (niveau national) en 1989 développe désormais le concept de « ville compacte ».

L'autre évolution est plus récente, et se concrétise dans les documents étudiés, à savoir les **deux derniers « structuurplan » de la commune d'Amsterdam (1996 et 2003)**. Il s'agit des plans stratégiques généraux élaborés par la commune, qui donnent les grandes orientations politiques, mais aussi le cadre des "bestemmingplan", plans d'affectation plus détaillés et s'imposant aux tiers : on passe d'une politique de séparation des fonctions à une politique plus axée sur la mixité.

**Le Structuurplan 1996 « Amsterdam open stad »**, adopté par le conseil communal, était approuvé pour une durée indéterminée. Des modifications du plan, qui ne changent pas ses objectifs fondamentaux, peuvent être apportées en cours de route via certaines procédures définies, incluant des consultations. Le modèle de la ville compacte (adopté dès 1981) demeure le principe de base du plan, de l'échelle du quartier à l'échelle régionale ("*Zonder compacte stad geen duurzame regio*" – p.18).

La matérialisation passe par une gestion parcimonieuse de l'espace en ville. En outre, le plan prévoit une série de « projets stratégiques » dont la problématique, mais pas l'implantation, dépasse les limites communales. Ce sont de nouveaux espaces, aujourd'hui pas (ou peu) utilisés, où doivent se développer des activités, du logement,... Ces projets sont traités séparément et au cas par cas par les différents acteurs concernés (avec des procédures de consultation) mais en respectant les objectifs du plan.

Le plan se projette beaucoup dans la dimension métropolitaine et internationale de la ville, ce qui est illustré en partie par les cartes qui l'accompagnent. Son slogan est "*open stad*" : ouverture aux flux internationaux (économiques et culturels) et ouverture régionale (usagers de la ville du dehors), mais aussi ouverture pour ses habitants (stabilisation). La commune d'Amsterdam est présentée comme la ville centrale d'une aire plus large, et elle se doit d'assurer la cohérence de la structuration de toute l'aire métropolitaine. « Open stad » dès lors prône un centre-ville fort au sein d'une ville multipolaire.

La mise en place des « projets stratégiques » à dimension supracommunale n'est pas développée ici, le Structuurplan renvoyant à des plans spécifiques par projets. Les transports et communications de et vers la commune-centre sont traités de manière plus approfondie.

Le positionnement international est considéré comme une condition essentielle pour le développement de la ville, en termes d'emplois notamment, et ce positionnement passe par sa place au sein de la Ranstad Holland. Il y a une volonté affirmée de collaborer avec les communes et provinces aux alentours pour aider à la réalisation de projets de voies de communication internationale : le TGV et Schipol notamment.

Les pressions ne sont pas abordées, l'internationalisation est vue d'une manière très « proactive ».

Le **Structuurplan 2003** pointe comme objectifs principaux une mixité et densité urbaine, une accessibilité multimodale renforcée et la construction de logements. Les dimensions métropolitaine et internationale sont toujours très présentes et interdépendantes.

L'aspect international est ressenti comme un atout, une opportunité, mais aussi comme un défi difficile, vu la compétition entre villes et régions. La plupart des secteurs économiques particulièrement mis en avant impliquent tous un aspect international : finances et services, Aéroport international, haute technologie, tourisme, implantation d'un vaste centre de bureaux à vocation internationale (connexion train, rail, air, ...).

Les pressions ne sont pas abordées.

Le **Structuurplan 2003** prend en compte, comme le précédent, un développement sur un territoire plus étendu que la commune-centre (par exemple l'aéroport), et considère que la « région (non définie) » a besoin d'Amsterdam comme Amsterdam a besoin de la région. Ceci transparaît à nouveau dans les cartes, qui reprennent un territoire plus large que la commune, la légende étant simplement un peu plus pâle. L'idée est d'opter pour un « développement diversifié », chaque commune se spécialisant peu ou prou, et l'ensemble composant une « ville réseau, une grande métropole ». Il y a cependant une compétition entre différentes communes, en particulier pour l'implantation de compagnies internationales et le développement de

bureaux (cf document interne Comet émanant de l'administration de la Commune d'Amsterdam).

Il faut noter que **l'organisme inter/supracommunal** qui travaillait à cette échelle (Amsterdam et communes aux alentours) de manière globale - le **ROA, Regionaal Orgaan Amsterdam**, créé en 1986 - semble en perte de vitesse suite à l'échec du projet de « ville-province » dont il était supposé être une structure « préparatoire ». Le ROA a produit un plan stratégique pour la "cité-région": **Regionaal Structuurplan 2005**" (1995), qui traite d'un peu tous les sujets (habitat, environnement, transports, ...) dans une dimension métropolitaine, à la fois état des lieux et propositions pour l'avenir. Une seconde édition actualisée a été réalisée en 1998, un nouveau plan est en cours mais ne semble avoir des difficultés à être finalisé.

Désormais, la coopération passe plutôt par des projets spécifiques, et des négociations au cas par cas.

### **3. Troisième analyse : Genève**

*La Suisse, ou « Confédération helvétique » comprend 26 « Etats fédérés » : les Cantons, qui disposent chacun de leur propre Constitution, et qui organisent leurs pouvoirs locaux.*

*Le Canton de Genève pratique une fiscalité basée sur la commune de travail, or il existe une très importante navette en provenance du Canton voisin (Vaud) et surtout de France, car les emplois sont fortement concentrés sur son territoire. Un accord sur ce point a pu être trouvé en 1973, qui permet une redistribution partielle des impôts perçus dans le Canton de Genève vers les communes de résidence (principalement françaises).*

*La Ville de Genève est une commune de 170 000 habitants, inscrite dans le Canton de Genève (380 000 habitants pour 256 km<sup>2</sup>). Elle présente une forte présence de fonctions tertiaires internationales publiques, sur un territoire restreint, et est environnée de communes où des législations diverses empêchent l'extension et parfois la densification du bâti. Par ailleurs le Canton dispose d'un cadre territorial étroit, bordé par des frontières étatiques : la France principalement, le Canton de Vaud – la Suisse étant un Etat fortement fédéral, il s'agit également d'une frontière étatique- et une frontière « naturelle », le Lac Léman. L'impact des activités*

*internationales, principalement basées sur le Canton de Genève, et en particulier sur le territoire de la ville de Genève, dépassent la frontière (implantation résidentielle, centre de recherche nucléaire CERN "à cheval" sur la frontière, de même que l'aéroport...)*

*Le Canton de Genève est le principal pouvoir compétent en matière d'aménagement du territoire et de planification et de stratégie territoriales. Au niveau communal, des plans directeurs exposent les stratégies de la commune. Enfin, particularité suisse, les citoyens sont systématiquement appelés à se prononcer sur les décisions importantes par des « votations » (référendums), consultations, enquêtes publiques, oppositions, recours, ....*

*Le plan directeur cantonal de Genève de 1989 est le dernier à penser les stratégies uniquement à l'intérieur du Canton, les suivants prennent en compte différentes échelles: Canton, agglomération urbaine (500 000 hab), bassin transfrontalier (620 000 hab), métropole lémanique (900 000 hab).*

*Outre un plan cantonal incluant les aspects transfrontaliers, un Comité régional Franco-genevois (CRFG), mis en place en 1974 (suite à l'accord fiscal de 1973, pour élargir le débat) a émergé d'une certaine léthargie dans les années '90, date à laquelle le regard sur les aspects transfrontaliers et sur l'importance du développement comme métropole internationale s'est modifié. Le CRFG a approuvé en 1997 une charte de l'aménagement du territoire transfrontalier. Ce document est non contraignant « légalement », mais il représente un important engagement politique. Différents projets font l'objet par la suite d'une contractualisation. De plus, le Canton de Genève a la compétence pour passer des accords et conventions avec des collectivités territoriales françaises, et plus d'une centaine d'accords ont déjà été conclus.*

Les documents analysés sont le dernier **plan stratégique cantonal (2002) et la charte transfrontalière (1997)**

**La charte transfrontalière (1997)** prend acte du nouveau contexte international, et de l'importance d'être une métropole conséquente. L'importance d'un positionnement international est intrinsèquement liée à l'échelle métropolitaine transfrontalière (dans ce cas franco-valdo-genevois fvg). La présentation générale du projet expose clairement les enjeux: pouvoir se positionner au niveau international (rôle clé de Genève métropole internationale), ainsi qu'au niveau

européen (Europe médiane alpine, en particulier en direction de l'Est), en réseau avec les villes de Rhône-Alpes et de Suisse, et pour l'espace « fvg », « organiser le développement cohérent, équilibré et dynamique d'une véritable agglomération ou région urbaine transfrontalière ».

L'organisation proposée pour la zone métropolitaine transfrontalière est « multipolaire » : concentrer l'urbanisation autour des pôles urbains existants, favoriser les transports collectifs. Deux cercles successifs sont envisagés : « un premier, de pôles transfrontaliers qui sont pratiquement une extension de l'agglomération urbaine » (transports urbains), un deuxième, plus lointain, de « villes-relais » (transport ferré). Les transports doivent s'adapter à ce territoire fonctionnel : transports « urbains » : tram, métro léger (Annemasse – CERN), transports régionaux : ferroviaire, lacustre.

Plusieurs options sont proposées : répartition plus équilibrée de l'implantation des entreprises et des OI(N)G, de l'emploi, des charges, coordination pour la politique du logement.

Elles concernent donc ménages (coordination logement, équipements, centre commerciaux), travailleurs (répartition emploi, accessibilité), entreprises et OI(N)G (implantation, équipements). Plus particulièrement pour l'international: développement de l'aéroport international, raccordement au réseau ferroviaire GV, équipements de haut niveau et environnement de qualité

La principale pression exprimée vient du décalage, du déséquilibre lié à la concentration des emplois à Genève et à la répartition diffuse de l'habitat sur tout le territoire, et en parallèle la pression foncière à Genève et la pression sur l'environnement.

Les réseaux sont présents, puisque la Charte souhaite l'inscription du territoire fvg dans plusieurs réseaux (villes) et ensembles géographiques, et le renforcement de réseaux de transport et de communication.

Un schéma de synthèse reprend les orientations principales : organisation multipolaire, options paysagères, réseaux de transports en commun, maillage d'infrastructures routières et ferrées, et 10 projets sont présentés comme concrétisations des orientations : ils engagent la collaboration transfrontalière. Parmi eux listons :

- un plan directeur régional d'accueil des organisations internationales, avec inscription de lieux genevois et français,
- un pôle au CERN (centre d'études et de recherche nucléaire) (métro léger transfrontalier), déjà à cheval sur la frontière,
- le rectangle d'or: pôle de développement transfrontalier autour de l'aéroport international de Cointrin en Suisse (mais qui comporte une entrée en France),
- un plan bleu-vert des espaces et réseaux agro-environnementaux,
- le raccordement de la région au réseau TGV.

*Remarque:* la CFRG compte peu de représentants des collectivités locales. Par exemple, du côté français, c'est le département qui est l'interlocuteur, ce ne sont pas les régions... Et la Charte a été élaborée sans que les collectivités locales soient réellement impliquées, ce qui a posé problème par la suite.

**Le plan stratégique cantonal de 2002** se compose d'un « concept », d'un schéma (carte) et d'un catalogue de projets. Tant l'international que le « transfrontalier métropolitain » sont très présents.

L'internationalisation ou mondialisation est perçue comme une opportunité à ne pas laisser passer, Genève étant très dépendante de ses relations « extérieures » pour son développement. L'avenir économique de Genève dépend de son positionnement international : il faut développer les relations avec l'extérieur aux différentes échelles, et s'intégrer dans les nouveaux réseaux européens et régionaux, dans un contexte de concurrence pour la localisation d'entreprises (accueil adéquat à développer, main-d'œuvre qualifiée, infrastructures en transport et télécommunication...). Le cadre général socio-économique est très orienté sur les connexions avec l'extérieur (import-export, finance) et l'accueil des OI. Il est d'ailleurs précisé que « les branches motrices de l'économie genevoise sont celles qui en font une ville ouverte sur le monde : OI, sièges de multinationales, sociétés financières, foires commerciales, industries à forte VA, sociétés de services ».

Le concept pointe comme « handicap » l'enclavement géographique du canton, et le retard dans l'organisation du territoire et des transports.

Le constat de l'importance à se placer dans le concert international est intrinsèquement relié à l'échelle métropolitaine. Dès les premières pages, l'enjeu de

pouvoir se penser à l'échelle métropolitaine est posé, tant pour pouvoir se positionner dans le concert international, que pour faire face à la gestion quotidienne. Chaque chapitre intègre des stratégies et projets transfrontaliers: logement, transports, communications, environnement (gestion des déchets, eaux usées, etc)...

Le schéma – carte reprenant les grandes orientations et projets - offre une excellente visualisation de cette prise en compte d'un vaste territoire, dépassant les limites administratives.

*Remarque* : ceci se retrouve également dans le plan des zones d'affectation des sols, plan administratif réglementaire contraignant, qui cartographie au-delà des limites du canton, en se limitant toutefois au noir et blanc pour ce qui se trouve hors Canton.

La seule pression exprimée spécifiquement reliée à l'implantation internationale est celle de l'accueil et de l'implantation d'OI(N)G, pour lesquelles une concertation est prévue de manière transfrontalière. De plus, un « Périmètre d'aménagement concerté » (PAC) concerne spécifiquement le secteur d'implantation centrale actuelle des OIG.

Les autres pressions (problème du logement, des navetteurs, des pressions sur l'environnement) sont traitées sous divers angles, mais pas spécifiquement en lien avec le fait d'une forte présence (de fonctionnaires) internationale. Elles sont traitées dans le cadre de la problématique transfrontalière, l'idée étant d'arriver à une meilleure répartition des habitants et des places de travail (navettes très importantes, le canton de Genève, et en particulier les communes-centres, concentrant les emplois, alors que l'habitat est dispersé sur toute l'aire métropolitaine, et en particulier en dehors du canton).

Les réseaux sont traités de manière classique : réseaux d'échanges, réseaux intervilles, interdépendance export/import, réseaux universitaires ...

Un catalogue des projets et mesures proposent certaines concrétisations qui se retrouvent également sur le schéma (carte). Les options concernent les ménages (logement, commerce, grands équipements), les travailleurs/navetteurs (transports : liaison ferroviaire, transports collectifs, infrastructure routière, ...), les entreprises (leur implantation doit se penser à l'échelle métropolitaine, de même pour les OI(N)G et les organisations régionales).

Outre des stratégies internes au canton (affectation de nouvelles zones à l'habitat, densification,...), plusieurs mesures d'applications et projets incluant la dimension transfrontalière sont développés : liaison ferroviaire, PAC transfrontalier (Annemasse, Aéroport, Cern,...), coordination en matière environnementale....Pour l'aspect international, les concrétisations passent par les plans d'accueil des O(I)Ng, et par le développement de l'aéroport international et des liaisons ferroviaires à grande vitesse (GV).

Le plan directeur du Canton reprend les projets de la charte transfrontalière.

*Remarque : le plan directeur de la commune de Genève*, approuvé en 1993, expose dès l'introduction l'importance des évolutions, tant au niveau international qu'en ce qui concerne la santé économique du Canton, et exprime de manière plus explicite que le concept cantonal les pressions ressenties du fait d'implantations liées à l'internationalisation. Cependant, il s'inquiète aussi de la perte du monopole de Genève pour l'implantation d'OI, et souhaite y remédier. Il ne s'agit donc pas d'arrêter les implantations, mais de mieux les encadrer.

#### **4. Quatrième analyse : Barcelone**

*L'Espagne, monarchie parlementaire, est un Etat « unitaire » mais très fortement décentralisé vers les « Communautés autonomes » (CA), qui disposent de parlements législatifs, d'exécutifs, d'administrations propres, et exercent d'importantes compétences. Il existe des "asymétries" dans les degrés d'autonomie. La CA de Catalogne est une des plus autonomes. Elle est également une des plus puissantes, la Catalogne étant, avec Madrid, le principal moteur de l'économie espagnole. Cette région comptait, en 2001, environ 6 millions d'habitants.*

*La ville de Barcelone est une commune de 1 500 000 habitants (pour 100 km<sup>2</sup>). Elle est la capitale de la Communauté autonome de Catalogne. Elle abrite peu de tertiaire international, privé ou public, mais est particulièrement connue, et reconnue, pour ses importants efforts de reconversion économique centrés sur la planification de grands événements (JO, p.ex.), et sa volonté de s'inscrire dans « les villes qui comptent » dans les réseaux internationaux. Elle coopère dans cette optique avec plusieurs communes aux alentours, mais à ce jour sans structure dotée d'une réelle autorité.*

*La nouvelle organisation en matière de planification stratégique comprend un plan cadre élaboré par les autorités de la CA de Catalogne : le pla territorial general de Catalunya (ptgc), instrument d'affectation du sol contraignant, dans lequel doit s'inscrire le "Pla territorial Metropolita de Barcelona" (ptmb). Ce dernier devrait établir les bases d'une zonification territoriale jusqu'en 2026 pour le territoire de l'aire métropolitaine (AMB). Cette AMB, définie par la Généralitat, comprend 163 municipalités, couvre 10 % de la Catalogne, et abrite 4,2 millions d'habitants (6 millions pour toute la Catalogne). C'est une délimitation administrative, qui ne correspond à aucune structure formelle... Le ptmb est terminé, mais n'a pas encore été approuvé.*

*Par ailleurs, depuis 1990, trois « plans stratégique, économique et social » (PSES, 1990, 1994 et 1999) ont déjà été adoptés par le Conseil général de l'Association du Plan stratégique de Barcelone. Un quatrième est en cours de finalisation. Les participants à l'élaboration sont des acteurs politiques (élus communaux), économiques et sociaux, publics et privés. Le comité directeur de rédaction du plan comprend le maire de Barcelone, des représentants de la chambre de commerce (Barcelone), du port (Barcelone), de la commission ouvrière de Barcelone, et des représentants de l'AMB. Le territoire couvert correspond en partie à l'ancienne corporation métropolitaine, dissoute en 1986 par le gouvernement de Catalogne. Plusieurs projets d'envergures diverses ont été initiés par ce plan, dont celui de la construction du village olympique.*

*Sur cette base, certains acteurs politiques annoncent une volonté de structuration d'une nouvelle "corporation", constituée de 35 communes.*

Les documents analysés sont le « **Pla territorial Metropolita de Barcelona** » (PTMB finalisé en 1999 mais pas encore adopté) et le « **Plan stratégique, économique et social Barcelona 2000** » (PSES, 1999)

**Le PTMB** (publié en Catalan, mais avec une traduction en Castillan et en anglais) n'aborde pas l'aspect international (sauf dans le cas de l'aéroport et du port), et s'il parle d'une meilleure gestion des aires métropolitaines, il les considère de manière très administrative, déconnectées du territoire fonctionnel. Il n'y a pas de stratégie spécifique pour l'aire fonctionnelle de Barcelone, elle s'inscrit dans les stratégies devant être bénéfiques pour la Catalogne. Il ne parle pas non plus de coopération supracommunale.

Il n'y a pas d'option proposée pour un quelconque développement « international », le territoire de référence est la Catalogne, et l'aire métropolitaine choisie, très vaste, est considérée comme une portion de Catalogne à organiser correctement dans une optique « polycentrique ». La ville-centre (Barcelone) doit être un peu « déchargée », des centres dynamiques de résidence et de croissance tertiaire doivent être développés dans des villes intermédiaires, et tout doit être « interconnecté » (communications, réseaux techniques (électricité, eau))...Plusieurs objectifs généraux du PTMB étaient fixés par le *plan cadre élaboré par les autorités de la CA de Catalogne : le pla territorial general de Catalunya* (PTGC): le développement de polarités sur le territoire, tant vers la périphérie de l'aire qu'à l'intérieur, la sécurité, les individus et la société, le bien-être physique, l'écologie, l'économie,... Egalement vu l'évolution actuelle de l'implantation de pôles de croissance en dehors de la ville-centre, il faut identifier les différents lieux possibles sur le territoire de l'aire pour constituer un véritable polycentrisme, bien connecté aux réseaux ci-dessus mentionnés : bref, ne pas tout concentrer à Barcelone, développer les « villes intermédiaires »...

Les options concernent beaucoup les infrastructures (afin de faciliter l'implantation d'entreprises), mais aussi la gestion des espaces ouverts et les habitants (il faut plus de qualité de vie).

Les seules pressions exprimées par rapport à « l'internationalisation » se situent autour de l'aéroport et du port.

La concrétisation passe par divers instruments d'aménagement, prévoyant notamment infrastructures, communications,... mais il n'y a pas de projet « dynamique ». Des « visions spécifiques » concernent tout le territoire de l'AMB : les espaces ouverts, le système de communication (routes, réseau ferroviaire, autres infrastructures de transport tels le port, l'aéroport, ...), les réseaux techniques (électricité, eau, télécommunications), l'occupation urbaine : il y a un grand déficit de qualité, et ce devra être une priorité que d'y remédier .

Des réseaux très concrets sont prévus : transports, techniques ...

### **PSES 1999**

Au contraire du PTMB, plan fortement encadré par les autorités de Catalogne, le PSES, document stratégique issu de la coopération d'acteurs publics et privés sur le territoire de plusieurs communes, Barcelone et alentour, se

positionne fortement par rapport à l'international, c'est sa « clé de voute », toutes les stratégies, même se rapportant au quotidien des gens, visant in fine un positionnement international, une insertion dans les « réseaux internationaux ». L'enjeu fondamental est le positionnement international d'une aire métropolitaine conséquente.

**Les introductions successives du PSES** et les stratégies clés mettent toutes en avant l'importance d'être une région urbaine leader de la nouvelle société de l'information et de la connaissance. Les stratégies doivent se développer sur un territoire plus vaste que Barcelone, la « Région métropolitaine de Barcelone » (RMB), mais le territoire de cette dernière n'est pas précisé : il s'agit d'un plan et d'une structure très « volontaire – participative », le plan ne peut se faire contraignant et autoritaire, ou « clôturer » les possibilités : d'autres communes peuvent vouloir se joindre.

Il n'y a pas de carte.

Tout le plan se veut une base pour la coopération, en vue du positionnement européen et international, d'une région urbaine composée d'un réseau de villes, pour lequel il est prévu de promouvoir les transports publics et la coordination des services, et qui doit lui même s'inscrire dans des réseaux européens et mondiaux, l'expérience de connexion de la région urbaine permettant de s'étendre à un réseau plus vaste de villes mondiales.

Pour cela, les options avancées sont d'être une région métropolitaine cohérente, avec une cohésion sociale (ménages), une bonne qualité de formation, (travailleurs, entreprises), d'éducation, une qualité de vie (ménages, entreprises), un environnement dont on se préoccupe, une participation des citoyens. Des infrastructures de portée internationale doivent être développées (port, aéroport, ...). Il est important de ne pas penser « intra-muros », mais de se positionner en collaboration avec d'autres administrations locales, afin de se présenter comme une région urbaine cohérente, organisée, bien interreliée (transports publics). Le marché du travail se pense également de façon métropolitaine.

Les pressions ne sont pas abordées, la compétition en est une, dans le contexte de globalisation, mais elle est envisagée de manière « positive proactive » : on est déjà en très bonne position, il faut y rester et développer. Même « credo » pour les pressions liées au décalage métropolitain, la question n'est pas abordée de

front, on privilégie la coopération volontaire, la participation, dans les intérêts de tous (effets d'agglomération, positionnement plus fort).

Les réseaux de villes sont très présents, tant le réseau des villes sur la RMB que son insertion dans les villes leader européennes (volonté d'un lobby pour une véritable politique urbaine européenne), et dans les réseaux mondiaux de villes, mais sans spécifier les options qui en découleraient.

Il n'y a pas d'instruments ou d'objectifs contraignants dans ce plan, qui est le résultat d'un processus participatif volontaire de plusieurs acteurs publics et privés, processus entamé en 1988 en vue de la tenue des Jeux Olympiques à Barcelone en 1992, et qui a connu une évolution dont tous se réjouissent. Un nouveau projet d'envergure est supposé rassembler les énergies et divers objectifs du plan, comme les JO l'avaient fait en 1992 : le projet du forum des cultures, qui doit se tenir en 2004. La méthode de travail expérimenté depuis 10 ans a bien évolué, et les plans stratégiques PSES sont complétés par d'autres : plan stratégique culture, Barcelone ville éducatrice...

Un **quatrième PSES** est proche de son adoption, et reprend les objectifs fondamentaux d'un territoire métropolitain interrelié qui doit se connecter avec les autres réseaux mondiaux et se positionner internationalement.

## 5. Cinquième analyse : Milan

*L'Italie est une république parlementaire, un Etat unitaire mais décentralisé, en particulier depuis la mise en place des régions (1970), et surtout suite aux évolutions des années '90 (opération "mani pulite", approfondissement de la régionalisation, disparition des trois grands partis traditionnels, changement de mode de scrutin et installation de leaders régionalistes forts au pouvoir).*

L'organisation de la planification italienne a toujours été très décentralisée : les communes ont longtemps possédé des compétences exclusives en matière de planification, ce qui a entraîné la nécessité de coopérations intercommunales. *Une tentative de « cité métropolitaine » qui aurait inclus la commune de Milan et d'autres dans une nouvelle structure dotée d'importantes compétences a échoué (loi nationale de 1990 définissant le cadre de l'instauration d'un gouvernement métropolitain dans les neuf plus grandes aires urbaines dont Milan. Ces "cités*

*métropolitaines" devaient disposer de nombreuses compétences opérationnelles et stratégiques, et d'un exécutif élu au suffrage universel direct).*

A l'heure actuelle, les provinces ont reçu des compétences plus importantes en matière de planification, et la province milanaise tente une planification par projets à son échelle, mais doit faire face à des oppositions tant du fait des communes que du fait de la région dans laquelle elle s'inscrit (Lombardie). Aucun niveau n'est réellement « hiérarchiquement » supérieur, d'où un permanent « combat des chefs »...

*La ville de Milan est une commune d'environ 1 340 000 habitants, et un pôle économique d'envergure internationale. Elle est un des poids lourds de l'économie nationale. Suite au changement général de contexte économique, la ville-centre s'est tournée depuis les années '80 sans trop de difficultés vers le tertiaire international (Bourse), alors que la périphérie tente une reconversion industrielle lente et difficile.*

*Dans le "combat des chefs" entre la commune de Milan et la province pour la coopération sur une aire métropolitaine, il semble que Milan ait décidé de se désintéresser de la question et du sort des communes aux alentours, et se concentre sur son développement interne. C'est donc la province qui reste plus ou moins seule maître à bord, Milan centre se préoccupant peu de sa périphérie, et s'estimant autosuffisante.....*

*Remarque : il est intéressant de constater que l'aire fonctionnelle métropolitaine peut être assimilée aux limites de la province. (population en 97: région lombarde 8 958 670 hab: province: 3 737 000 hab, commune centre: 1 342 000 hab)*

Les documents étudiés sont le **plan de coordination établi par la province (PTCP 2003)** et le **document d'encadrement des politiques urbanistiques communales de la Commune de Milan « reconstruire le grand Milan » (2000).**

**Dans le PTCP 2003, l'aspect international est présent**, par ex en ce qui concerne la mobilité: la question de la mobilité dans l'aire milanaise est importante en raison de sa position dans le haut de la hiérarchie internationale et de la nécessité de renforcer et de développer le système des relations avec l'Europe et le monde (rôle déterminant du système aéroportuaire).

Mais il s'agit surtout de mieux organiser le territoire provincial en consolidant la structure urbaine polycentrique. La variété économique et culturelle de ce territoire est en effet à valoriser en tant que « point de force » dans le contexte de compétition

internationale. Le développement de l'aire métropolitaine (la Province) ne doit pas être uniquement axé sur le centre, mais aussi sur d'autres pôles. L'idée est de rendre ces pôles plus grands et plus forts, pas en opposition à Milan mais en collaboration avec elle.

Remarque: la province ne dispose pas de réelles compétences pour dire comment développer les pôles, mais a la possibilité de les reconnaître.

Les pressions liées à une conurbation qui s'étend de manière anarchique ont déjà restreint cette variété, et diminué de fait de la compétitivité du territoire.

Les options pour un développement international, dans un contexte d'intense compétition, sont donc de développer le système milanais dans son ensemble par rapport aux autres aires métropolitaines italiennes et européennes, en s'appuyant sur les spécificités, les potentialités locales des aires territoriales provinciales, de favoriser la décentralisation de nouvelles fonctions (centres d'excellence, pôles universitaires, centres commerciaux, ville des divertissements, musés thématiques...) (importance des facteurs endogènes locaux pour le développement général de l'aire).

La mobilité est un point important pour le positionnement international - les réseaux internationaux sont abordés sous cet angle - mais aussi au niveau régional et local (nécessité de renforcer le système local et régional, et de connecter et d'intégrer l'ensemble sous peine de manquer de compétitivité)

Plusieurs mesures sont proposées pour la concrétisation de cet objectif, des projets concernent certaines infrastructures.

Dans le **document d'encadrement des politiques urbanistiques communales "reconstruire le grand Milan" ( 2000)**, l'aspect international est fortement mis en avant, Milan est déjà une ville internationale, mais cette internationalisation de la ville doit augmenter, via par exemple des mesures de marketing urbain ; des actions plus systématiques de promotion à l'étranger des entreprises milanaises ; des services et des supports plus efficaces et tournés vers l'internationalisation...

Une stratégie générale pour Milan est donc une stratégie capable de renforcer et de développer les liens de Milan avec le monde, proche et lointain. Les politiques urbanistiques doivent servir l'objectif général de développer les relations et, par conséquent, les opportunités de travail et d'investissement de Milan.

Une coopération est souhaitée sur “l'aire milanaise”, en vue d'une stratégie de promotion vers l'extérieur, et une stratégie d'accueil des habitants et des visiteurs en interne, soit une ville où il fait bon habiter et travailler, une ville qui facilite la croissance et la valorisation des familles et des entreprises. Le constat est que plusieurs problèmes s'étendent à l'aire métropolitaine, d'autres encore investissent un espace à multiples dimensions, régionale, nationale et parfois même internationale. L'espace de la « région urbaine » (non définie), devrait développer une stratégie urbanistique dévolue à l'amélioration de la qualité environnementale, sociale et physique de la ville, mais une planification hiérarchique n'arrangerait rien.

Il n'y a pas de carte.

Une *“stratégie de la relation”* intègre dans un même discours politique et technique les stratégies possibles du centre et de la périphérie (géographique). Une autre idée développée concerne la « périphérie sociale » : elle ne doit pas être isolée, d'autant plus que cette exclusion aurait des effets négatifs en retour sur la qualité morale et sur l'efficacité productive de l'ensemble du système urbain (...).

La pression liée à l'internationalisation vient de la crainte de perdre la position actuelle de Milan (située en haut de la hiérarchie urbaine italienne et qui appartient au groupe des aires métropolitaines de pointe au niveau européen.(...) ) du fait de la compétition avec d'autres villes qui peuvent présenter des avantages similaires, et la possibilité pour nombre d'activités de pouvoir aisément se délocaliser, par ex dans d'autres villes européennes<sup>31</sup> ayant les mêmes caractéristiques et voulant conquérir et attirer la localisation de fonctions très prisées à l'échelle internationale (bourses, foires, grands pôles technologiques et culturels...).

Mais l'aire milanaise est déforcée du fait d'importants problèmes de structuration (pressions liées aux difficiles rapports entre différents niveaux de pouvoir, ndlr).

Les options sont de renforcer la capacité des entreprises milanaises à se faire reconnaître internationalement, et de consolider la propre capacité d'attraction de Milan, menacée par son insuffisance en termes d'infrastructures et par le fait de ne pas encore avoir adopté une politique d'accueil adéquate des nouvelles activités

---

<sup>31</sup> Francfort, Barcelone, Zurich, Rotterdam, Madrid, Vienne, Bruxelles, Lyon... Mais aussi Monaco ?

économiques. Il faut privilégier le degré de qualification des ressources humaines, relativement élevé, ainsi que leur mobilité.

Pour relancer le développement de Milan, il est nécessaire de reconstruire "le Grand Milan" par une stratégie urbanistique, en accroissant le marché urbain, en réalisant un nouveau modèle d'organisation spatiale, et en améliorant la qualité environnementale et urbaine : meilleure accessibilité entre la ville et le système aéroportuaire, meilleure accessibilité de nouvelles aires présentant des prix plus compétitifs que celles des aires centrales, décentraliser certains bureaux et grandes fonctions urbaines, réaliser un système intégré de parcs et d'aires vertes dans l'ensemble de la région urbaine de manière à former une couronne complète autour de la ville.

La poursuite de cette stratégie urbanistique nécessite des politiques de coopération tant avec les communes de la région urbaine qu'avec les groupes sociaux impliqués dans ces processus de transformation, ainsi que des politiques organisationnelles qui augmentent la capacité d'intervention de l'administration et les relations avec d'autres acteurs urbains.

#### *D) Bilan des cinq analyses*

Si l'on en revient à nos cinq points d'entrée pour l'analyse de la planification stratégique, on constate les traits suivants.

L'aspect international est mis en avant par tous les plans élaborés par les « entités centrales », à savoir soit la commune-centre (Amsterdam, Milan) soit l'entité directement au-dessus (Région à Bruxelles, Canton à Genève, « région urbaine » à Barcelone), qui développe l'aspect international de manière plus explicite que Bruxelles. Bruxelles reste en retrait par rapport aux « envolées » de la plupart des autres plans, alors pourtant qu'elle comporte nombre d'institutions internationales/européennes sur son territoire.

L'aspect métropolitain est également présent dans tous les plans de ces « entités centrales » mais avec des nuances importantes. Certains le relient fortement à leur positionnement international : Genève, Barcelone, Amsterdam. Milan « souhaite une coopération », mais plutôt du bout des lèvres, enfin Bruxelles le mentionne comme une condition transversale de réalisation des objectifs généraux,

mais ne propose pas de mesures concrètes, et reste également très en retrait sur le sujet.

Ceci se reflète dans les options proposées, ou absente, pour un développement sur une aire métropolitaine, en vue d'un positionnement international, qui sont très inégales d'un plan à l'autre. D'une manière générale, ces options concernent majoritairement les entreprises, mais prennent aussi en compte l'attractivité pour des travailleurs qualifiés, et l'accessibilité internationale.

Les plans les plus « enthousiastes » sur l'aspect international sont aussi ceux qui abordent le moins les pressions ressenties liées à cette internationalisation. Dès lors, le PRD bruxellois peut être compris soit comme plus pessimiste, quant aux avantages et possibilités liés à l'internationalisation, soit comme plus réaliste, et peu enclin à suivre les discours internationalisant à la mode. (voir aussi les conséquences de l'internationalisation évoquées dans la Partie III. A )

Les pressions liées au décalage du territoire métropolitain par rapport à la ville-centre sont diversement abordées et se conjuguent ou non avec la volonté d'y apporter des solutions négociées :

- Genève apparaît comme un cas exemplaire sur ce point: redistribution fiscale, cartographie transfrontalière, projets transfrontaliers, coopération structurée dans un organisme pérenne, ... ;
- Barcelone est intéressant également, pour une méthode très évolutive, négociée entre différents acteurs, et porteuse de dynamique par projets ;
- Amsterdam semble également négocier beaucoup de projets ;
- Par contre Milan est peu actif dans ce domaine même si son plan stratégique propose certaines mesures ;
- Quant à Bruxelles, il n'existe aucune coopération, aucune vision négociée, aucun projet commun....

Cependant les apparences ne doivent pas faire oublier les contextes institutionnels, politiques et fiscaux dans lesquels s'insèrent ces constats. Ils ne doivent pas non plus faire « écran de fumée » :

**À Genève**, tous les projets de la charte transfrontalière sont repris dans le plan directeur du Canton. On constate donc une réelle implication des pouvoirs

publics. Il s'agit de projets-phares, impliquant des mesures foncières importantes, dont certains dans des zones fortement urbanisées (on peut d'ailleurs se demander quel va être l'impact spatial des ces projets, par exemple le métro). Rappelons qu'il existe par ailleurs un accord fiscal redistributeur.

Cependant, la question de la concrétisation et de la mise en oeuvre effective de ces projets se pose. Selon certains (Reitel, Zander et al. 2002), la concrétisation des projets de la charte en est au point mort. D'autres (Wismer & Ricci à paraître) sont un peu plus optimistes, et listent plusieurs projets pour lesquels des études de faisabilité sont en cours ou terminées, mais ils constatent également la *lenteur* du processus. Sans aller plus loin dans une difficile évaluation, nous notons tout de même que Genève n'a jamais eu l'intention d'ouvrir son monopole d'accueil des institutions et organismes les plus prestigieux et de portée internationale. Les (dé)localisations proposées devaient surtout concerner des organisations et entreprises d'envergure régionale. Il existe certaines coordinations transfrontalières, notamment en termes de transport, et l'accord fiscal est toujours d'actualité, mais les parties semblent en rester à ce stade...L'accord fiscal est aussi un cas de figure particulier : Genève est en position de force, puisqu'elle concentre les emplois et les impôts liés au lieu de travail....Par contre, elle ne souhaitait pas devoir héberger tous les travailleurs, d'où une négociation possible avec les communes alentour, françaises, pour une répartition sur l'aire transfrontalière.

**A Barcelone**, la structure particulière et les intérêts divers du comité initiateur du PSES entraîne un plan stratégique très « marketing » sur une aire de « coopération métropolitaine », mais ne se préoccupe pas des bouleversements sociaux et des mutations spatiales entraînés par ses projets. De plus, certaines stratégies apparaissent particulièrement « virtuelles » (une ville-réseau mondiale...).

C'est néanmoins une belle revanche de Barcelone et des communes aux alentours, en permanent rapport de force avec le gouvernement de Catalogne. Celui-ci avait dissout la corporation métropolitaine lors d'une réorganisation territoriale en 1986. Or on constate aujourd'hui que la commune de Barcelone, toujours dirigée par une majorité socialiste, a mené à bien, depuis la dissolution de la CMB, plusieurs projets d'envergure sur son territoire, dont le plus connu est celui de la réalisation d'un nouveau quartier urbain à l'occasion des jeux olympiques (1992). Ce projet a bénéficié de soutiens financiers non seulement du gouvernement catalan mais aussi du gouvernement central. La commune de Barcelone a d'autres

projets, dont certains en coopération avec les communes contiguës. Elle reste le moteur de l'économie catalane, et un repère international dont la Catalogne pourrait difficilement se passer.

Le PTMB n'est toujours pas adopté, alors que le « plan stratégique, économique et social » en est déjà à sa quatrième mouture. Sur cette base, plusieurs communes songent à réinstaurer une coopération institutionnalisée dans le cadre d'une nouvelle « corporation » métropolitaine, ou quel que soit son nom, dans un cadre plus égalitaire que le précédent, où semble –t-il la commune-centre de Barcelone se taillait une place trop prépondérante. Le gouvernement catalan, faute de pouvoir empêcher cette possible alliance, a déjà proposé son candidat au poste de président de cette nouvelle entité...

À **Amsterdam**, le ROA, structure intercommunale qui devait permettre une planification coordonnée, est mis à l'écart au profit de la négociation par projets. Outre des coopérations intercommunales d'ordre technique (eau, déchets, ...) qui perdurent, il semble en effet que la tendance soit désormais à des coopérations sur des projets précis, impliquant éventuellement le secteur privé (par ex, en 1987 la ville d'Amsterdam, la municipalité de Haarlemmermeer, un "groupe Schipol" et la province de nord hollande ont mis sur pied la cie de développement de l'aéroport de Schipol, compagnie à la fois privée et publique. Ce gros projet a aussi eu des répercussions sur les décisions stratégiques de la ville d'Amsterdam. Il s'agit de coopérations où les rapports de force et les intérêts sont à chaque fois différents. Ce type de procédé peut entraîner de réels déséquilibres dans l'organisation spatiale de l'aire métropolitaine. Il n'y a plus de vision d'ensemble, et les effets sociaux liés à la stratégie « internationale » ne sont pas abordés. Enfin, rappelons aussi le type de fiscalité, très centralisée, ce qui facilite certaines négociations.

Tout ceci pointe une difficile « gouvernance métropolitaine », certains parlant de « métropoles ingouvernables » (Jouve et Lefèvre).

Ce qui semble une réelle tendance sur les territoires d'entités centrales non délimités administrativement est d'évoluer vers des solutions négociées au cas par cas, dans le cadre de planification par projets, avec une vision plus ou moins commune. Cette nécessité vient souvent de leur volonté de s'inscrire dans un contexte international, de pouvoir se positionner alors qu'une compétition entre aires métropolitaines est à l'œuvre, cela sans structure politique permettant des décisions « d'autorité ». Tous ces aspects sont donc liés.

Pour ce qui concerne les plans qui s'étendent sur un territoire plus large, correspondant ou non à une aire métropolitaine fonctionnelle, les situations varient très fort, entre d'une part des plans issus de coopérations entre différentes entités, et d'autre part des plans réalisés « par le haut » et imposés. Genève est la seule ville à posséder un réel schéma transfrontalier. Amsterdam possédait le plan du ROA, mais il date fortement. Le plan provincial de Milan pourrait servir de plan pour l'aire métropolitaine, si le contexte politique et institutionnel était différent. A l'heure actuelle, chacun avance de son côté. Le cas de Barcelone est ici exemplaire dans le mauvais sens du terme : un gouvernement, pourtant lui-même décentralisé, impose une planification sur son territoire, sans tenir compte de l'aire métropolitaine fonctionnelle, ni des volontés des collectivités locales.

Bruxelles ne doit plus subir de planification « par le haut » mais est fortement dépendante du bon vouloir des deux Régions qui l'entourent. On se rend compte cependant que si son cas est un exemple « paroxystique » d'un manque de coopération et de problèmes de gestion publique sur un territoire pertinent, elle n'est cependant pas une exception.

Les aspects de dualisation dans les villes ne sont pas abordés dans la plupart des plans, les pressions ressenties du fait de l'évolution des sociétés vers de nouveaux modes d'organisation (post fordisme) non plus.

Les réseaux sont généralement abordés de manière très classique : échange de bonnes pratiques, réseaux de communication (infrastructure), réseaux techniques. A part Barcelone, qui semble vouloir utiliser une expérience de « métropole en réseau » pour l'étendre au niveau international – sans préciser les modalités.... – les autres villes ne se saisissent pas de ce terme pour l'utiliser de manière virtuelle. Notons encore que plusieurs de ces plans proposent une organisation « multipolaire », « polycentrique », « en réseau sur des pôles complémentaires » de leur aire métropolitaine : Milan, Genève, Barcelone, Amsterdam.

Dans ce cadre, Bruxelles est une exception.

Pour la matérialisation des stratégies, comme mentionné plus haut, on passe désormais souvent pour l'aire métropolitaine à une planification par projets. Cependant les mesures plus réglementaires et l'aspect planificateur 'au sens strict' est toujours indispensable, et présent (cf par ex la politique de ville compacte et

mixte à Amsterdam, la nécessité d'en passer par des permis dans le cas de Barcelone pour la mise en oeuvre de projets, les réglementations sur les densités de bâti, la protection de l'environnement, les aires agricoles à Genève). L'intérêt est l'approche complémentaire de ces deux modes.

Enfin, on peut encore souligner l'intérêt de certaines méthodes : à Amsterdam, le plan communal est adopté pour une période indéterminée, et peut être modifié en cours de route (tant que ses objectifs fondamentaux ne sont pas modifiés). A Barcelone, le Plan stratégique est le résultat d'une méthode de négociation incluant divers niveaux de représentants politiques, d'organismes parapublics et du secteur privé.

Synthèse :

	<b>Aspect international ? Quels angles ? Quelles options ?</b>	<b>Aspect métropolitain ? Quels angles ? Quelles options ?</b>	<b>Pressions ? liées à international ? À décalage métropolitain ?</b>	<b>Réseaux ? Stratégies en lien avec réseaux mondiaux ? Interrégionaux ?</b>	<b>Quelles intégration dans les stratégies de panification ? Quelles réalisations ?</b>
<b>Bruxelles : PRD 2002 Plan régional</b>	Peu abordé entreprises	Peu abordé Habitants, entreprises, travailleurs, commerce	Oui : I ; difficile gestion Métro : périurbanisation, fiscalité	Non, classique, échange de bonnes pratiques	Stratégies classiques d'aménagement du territoire (adt), pas par projets, mais c'est souhaité à l'avenir
<b>Bruxelles : RSV ( SDER ( Plans régionaux flamand et wallon</b>	RSV : Bruxelles inclus de fait dans le losange flamand SDER : souhait d'une stratégie sur un « triangle wallon » incluant Bruxelles, mais rien à ce jour				
<b>Amsterdam : Strucuurplan 1996 Plan communal</b>	Très présent Accessibilité, travailleurs, entreprises	Très présent Entreprises, habitants, Les cartes incluent une aire plus large	Pas abordé, L'I est une opportunité	Oui, s'inscrire dans les « flux internationaux »	Stratégie classique d'adt + projets
<b>Amsterdam Structuurplan 2003 plan communal</b>	Id, Importance des secteurs économiques porteurs, liés à l'international	id	id	Id + une vaste métropole en réseau (polycentrisme, complémentarité)	
<b>Genève Charte transfrontalière (document élaboré par le Canton de Genève et les départements français de l'aire transfrontalière (1997)</b>	Oui, enjeu fondamental, lié à organisation multipolaire sur territoire métropolitain, Options sur tous les domaines : ménages résidents, entreprises, travailleurs, transports, ...  Inscrit dans plusieurs cartes		I : non, une opportunité  Métro : oui ; mieux répartir les charges et les avantages	Réseau de villes, Transport et communication	Projets trfr
<b>Genève : Plan cantonal (concept 2003)</b>	Oui : « l'avenir économique de Genève dépend de son positionnement I » Entreprises, O(I)NG	Oui, indispensable au positionnement I + Gestion quotidienne Tous les domaines (habitants, entreprises, travailleurs, environnement...) Se retrouve dans les cartes	I : pas abordé sauf implantation OI à encadrer Métro : oui , nécessité d'une meilleure répartition des charges	Classique (échanges universitaires par ex)	Mesures adt + projets
<b>Barcelone PTMB ( 1998 proposition) Plan encadré par le plan général de Catalogne sur une aire</b>	Non, sauf port et aéroport	Oui, mais définition technique et administrative, sans lien avec territoire ou fonctionnel	I : non (sauf port et aéroport) Métro : oui : « décharger » la ville-centre et mieux répartir dans de nouvelles polarités	I : non, Mais volonté d'un polycentrisme en réseau, pourvu d'un réseau technique performant sur toute l'aire	Surtout adt classique, Beaucoup d'infrastructures Pas de projets dynamiques

<b>métropolitaine définie par le gouvernement Catalan</b>		politique Options sur tous les plans, vision multipolaire « interconnectée »			
<b>Barcelone PSES, 1999 (2004 en cours) Plan élaboré par des communes, des structures publiques et des acteurs privés</b>	Oui, clé de voûte, enjeu fondamental : positionnement I, relié à aire métró	Oui, aire métró conséquente indispensable à positionnement I, mais territoire non défini (pas de carte)	Non : I : une opportunité, compétition vue comme un défi positif Métró : coopération et consensus comme leitmotiv	Seule à mentionner une organisation des villes en réseau, qui étendrait le modèle polycentrique de la Région urbaine » à l'Europe et l'I	Rien de contraignant, vision, projet catalyseurs, processus et méthode évolutive, Engagement politique et prise en compte des différents intérêts.
<b>Milan : Plan communal « Reconstruire le grand Milan »</b>	Très présent, axé sur entreprises et services	Oui, « stratégie de la relation », nécessité de traiter certains problèmes à différentes échelles	Crainte de perdre le positionnement I Métró : problème de structuration (combat des chefs, ndlr)	?	Plusieurs projets, s'étendant hors commune centrale, Mesure d'adt en interne ( ?)
<b>Milan PTCP, 2003 Plan provincial</b>	Oui, angle mobilité, accessibilité I à dvlper et renforcer + se positionner par rapport à d'autres aires italiennes et européennes	Oui, dans le sens du territoire provincial à organiser sur base d'une structure urbaine polycentrique, spécificités et variétés des pôles : un atout (carte ???)	I : pas abordé Métró (province) : Conurbation anarchique, Difficulté de structuration (combat des chefs, ndlr)	Classique : Communications, transports, connexion du local à l'international	Mesures liées aux infrastructures (projets ???)

## Conclusion : planifier Bruxelles aujourd'hui

### A) *Objectifs et cheminements*

Cette recherche est partie d'une interrogation : entre une réalité urbaine tissée dans les actions et interactions quotidiennes d'une part et la réalité administrée par la ville d'autre part, il semble y avoir un décalage. Ou, en d'autres mots, la planification telle qu'elle est appliquée aujourd'hui ne semble pas (pouvoir) rendre compte des territoires telles qu'ils se tissent en réalité, territoires qui ne figurent pas sur les plans.

La tension entre territoire administrée et territoire vécue n'est pas nouvelle, ni dans l'histoire des villes, ni dans celle des études urbaines. Pendant l'entre-deux-guerres, par exemple, l'Ecole de Chicago pointaient du doigt la différence entre le « périmètre » et le « territoire » de la ville ; ou, autre instance connue, après la guerre, les modernistes dessinent des villes « utopiques » et re-fabrique de toutes pièces le vécu urbain. Plus récemment, avec la littérature sur les villes globales dont le livre du même nom de Saskia Sassen (1991) a été un point de départ, la tension s'est renouvelée : aux modes de territorialisation étatiques et planifiés se superposent aujourd'hui des flux et interactions financiers entre villes globales.

C'est notamment en nous inspirant de ces derniers travaux que nous avons entamé la recherche, proposant la différence entre « réseau » (= territoire tissé dans actions et interactions) et « surface compact » (= territoire administrée, planification). Mais en cela notre recherche s'éloignait déjà de la littérature sur la ville globale car le « réseau » implique plus de déplacements et de pratiques que ne peuvent en contenir les flux financiers entre villes globales. Petit à petit, au courant des recherches, les notions de réseaux ou de « surface » ont disparu et la scène c'est peuplé d'autres concepts et investigations.

Néanmoins, la recherche maintient deux orientations : (1) elle est une contribution à la réflexion sur les villes-monde qui n'est jamais très éloignée de celle instiguée par la découverte des villes globales ; (2) elle est une contribution à la réflexion sur la planification, une recherche dans laquelle la tension entre territoire tissé et territoire administrée, évoquée il y a deux ans, n'a jamais complètement disparue.

## B) *Réflexion sur la ville-monde*

L'originalité de cette recherche consiste à définir la ville-monde comme une ville qui se recompose au gré de l'instabilité professionnelle croissante, des réorganisations des entreprises, de l'internationalisation et des nouvelles territorialités transnationales. Une ville-monde est à la fois ville flexible, ville internationale et ville transnationale. En d'autres mots, la ville que nous qualifions de ville-monde n'est pas le résultat des puissances financières et économiques, elle est aussi une ville de migrations, d'instabilité sociale et professionnelle, éléments qui ne peuvent être oubliés lorsque sont abordés les changements récents dans les villes aujourd'hui.

L'analyse de ville « internationale » nous apprend qu'il faut se garder d'une interprétation des dynamiques contemporaines de mondialisation en tant qu'émergence d'une pure économie de flux dans laquelle la *territorialisation* des agents qui portent ces dynamiques ne jouerait plus qu'un rôle subsidiaire. Au contraire, les ancrages spatiaux de ces acteurs dans les espaces urbains sont très sélectifs, ont de réels impacts socio-économiques et composent des territoires largement ignorant des autres territoires de la ville.

Par ailleurs, l'analyse de Bruxelles en tant que ville internationale met en évidence la structuration de l'espace urbain par plusieurs centralités fonctionnelles, juxtaposant le centre-ville traditionnel à de nouveaux pôles périphériques. Ces centralités apparaissent moins concurrentes entre elles que complémentaires au sein d'un ensemble métropolitain fonctionnel, faisant fi des périmètres administratifs ou des découpages politico-institutionnels et tissant entre elles de nombreuses relations.

Ce dernier constat s'applique également à la ville « transnationale » dont l'étendue dépasse par définition le périmètre politico-administratif de Bruxelles et dont la logique nécessiterait une planification qui non seulement transgresse le périmètre mais qui suivraient les différents conglomérats d'acteurs, dans leurs intérêts, déplacements et liens jusqu'aux limites lointaines de leurs territoires. La ville « transnationale », entendue comme mille-feuilles de territoires dont la planification n'est qu'une couche, partage avec la ville « flexible » un principe d'irréductibilité.

La ville flexible montre l'instabilité urbaine générée par les évolutions post-fordistes dans l'entreprise et les relations de travail, critique une approche essentiellement spatiale de l'aménagement et y rajoute d'autres dimensions

constitutives de l'espace urbain : rythmes et temporalités, trajectoires et déplacements, instabilité et précarités sociales. La ville « flexible » partage avec la ville « internationale » l'idée qu'il est important d'influer positivement sur les transformations en cours, d'orienter les retombées et redistribuer les possibilités. Plusieurs indicateurs de cette instabilité ont été mis en place : travail temporaire, travail à temps partiel, intérim, mais aussi « sociétés de service » et de sous-traitance, mobilités professionnelles. Ces indicateurs doivent permettre d'envisager une situation globale d'instabilité, son augmentation et ses conséquences possibles.

### C) *Réflexions sur la planification*

#### *Souplesse, compétitivité et ville « patchwork »*

Nous constatons le vide laissé par l'absence de renouveau des théories urbanistiques. Seules les conceptions post-modernistes paraissent occuper le terrain, prônant une démarche ponctuelle centrée sur la réalisation de projets-phares encadré par des formes "souples" de gouvernance urbaine (ex. Rem Koolhaas). De la sorte, ces conceptions font écho aux pressions toujours croissantes à l'allègement des régulations publiques, en matière d'aménagement urbain dans ce cas. Même le « développement stratégique » auquel s'adonnent tant de villes aujourd'hui ne promet pas de réel renouveau dans la planification car son importance traduit, elle aussi, la réorientation croissante des politiques urbaines et, par ricochet, des pratiques en matière d'urbanisme et de planification, vers *des objectifs de compétitivité territoriale*, à l'échelle métropolitaine, nationale ou internationale.

Notre recherche invite à questionner la pertinence de telles options compétitives dans la mesure où l'attraction d'acteurs (économiques, politiques,...) à même de rehausser les mesures de cette compétitivité se traduit par des territorialisations très sélectives à l'échelle intra-urbaine, allant parfois jusqu'à la création d'enclaves aux fonctions de forteresse. Plus généralement, la ville-monde – telle que nous l'avons définie c'est-à-dire sous l'emprise à la fois de l'internationalisation et du post-fordisme – génère de nouveaux fractionnements qui se surimposent aux structures socio-spatiales déjà en place. Dans ce cadre, un renouveau de la planification implique la mise en place de régulations efficaces qui puissent contrer l'évolution vers une "ville-patchwork" composée d'îlots qui s'ignorent, s'évitent et/ou se craignent (territoires des élites internationales vs. ceux des populations locales, territoires des sédentaires vs. territoires des transnationaux,

territoires des travailleurs stables vs. territoires de la main-d'œuvre flexibilisée et précarisée).

#### *Fonctions et usages*

S'il faut permettre à des dimensions nouvelles d'entrer dans le champ de la planification, notamment la dimension temporelle, il serait dangereux d'évacuer complètement la dimension spatiale fondamentale de l'aménagement de la ville, ne fut-ce que par rapport au socle de légitimité démocratique – par définition territorial – des choix politiques qui orientent cette planification. Aussi, la question des zones/fonctions est une question importante et il ne nous paraît pas possible d'en faire abstraction tant une délimitation fonctionnelle est nécessaire. Mais elle ne peut être l'orientation principale de l'intervention publique. En d'autres termes, nous pensons qu'il faut cesser de penser la ville *uniquement* en termes de zones et de fonctions auxquelles on ajouterait une dimension sans réelle innovation, le développement stratégique.

Ce que les transformations que nous avons mises en évidence manifestent, c'est l'impossibilité d'attribuer à l'espace des fonctions et de déterminer ainsi a priori les « usages de la ville » ; c'est qu'il y a dans les « usages » de la ville des dimensions plus importantes que les zones dans lesquelles ils s'opèrent. Il convient de changer la perspective dans l'approche urbaine : la planification part du postulat qu'en déterminant des espaces et des fonctions on déterminera les usages qui pourront en être faits, or, au contraire il conviendrait *de partir des « usages » pour délimiter à partir de cela les « fonctions » et les lieux dans lesquels ils s'opèrent.*

Ce qui nécessite d'appréhender la multiplicité et la complexité de ces usages. De nos jours, il est de plus en plus difficile d'identifier un lieu et une fonction – une espace de circulation peu devenir un espace de travail, la séparation entre l'espace privé et l'espace public est de plus en plus flou – il n'est pas rare que des plages temporelles habituellement dévolues au repos et aux loisirs soient envahies par des moments de travail. Les nouvelles manières de temporaliser son existence, et d'établir des rapports aux territoires sont multiples. De même pour les migrants, chaque territoire façonné dans les déplacements et pratiques quotidiennes, est singulier et implique chaque fois d'autres lieux dans la ville.

#### *« Etalon » ou citadin « type »*

L'hétérogénéité des usages va à l'encontre de l'idée qu'on pourrait analyser les besoins humains à partir d'un « individu type » comme ce fut le cas dans le

projet moderniste. L'ensemble des pratiques urbaines concourent à faire la ville. La question est donc de savoir comment ouvrir la planification à cette hétérogénéité.

Il s'agirait de prendre la ville comme un ensemble de situations, de lieux traversés d'usages, et de pratiques hétérogènes (habitants, travailleurs, entreprises, etc.). La planification aurait pour rôle d'accompagner ces usages et leur rencontre en favorisant la mise en place de « gouvernances » situées dans des lieux qu'elle délimiterait.

Il s'agirait aussi de s'écarter des schémas traditionnels d'intégration et d'adaptation que suppose le citoyen « étalon ». Si « multicitoyenneté » il doit y avoir, c'est en se tournant vers les migrants et nomades qu'elle pourra être construite. Non pas pour les « intégrer » mais pour démultiplier les territoires, investissements et attachements,... En suivant les liens entre tant d' « ici » et de « là-bas », peut-être la notion de l' « entre-deux » pourrait-elle être travaillée pour se substituer à l' « étalon ». Au moins s'agirait-il là d'une notion qui permettrait aux aller-retours à se proliférer, aux territoires à se démultiplier, aux citoyens à encore davantage vivre une hétérogénéité revendiquée.

➤ Superposition de territoires, visibilité et invisibilité

Afin que la planification cesse d'être un projet d'harmonie d'uniformisation, afin que l'hétérogénéité soit prise en compte, il pourrait est également possible de penser la ville comme une superposition de multiples territoires, les uns souvent invisibles aux autres et tous structurés sur des centralités différentes. Dans la planification se joue alors l'hyper visibilité du « citoyen », de l'organisation étatique et de modes de sédentarité, tandis que de nombreux autres territoires sont plongés dans d'autres formes de visibilité ou le plus souvent d'invisibilité. Ainsi nous avons évoqué les « territoires circulatoires superposés », les « espaces autres » du voyages, les territoires transnationaux, etc. A chaque instant, il s'agit de savoir dans quels lieux et espaces un investissement et un intérêt se crée pour une multitude d'habitants.

➤ Bonnes pratiques, généralisations versus amnésie et inscription

Dans la planification, les bonnes recettes et bonnes pratiques sont à la mode, ainsi que l'installation de toutes pièces de nouveaux pôles d'attraction. Elles supposent la possibilité d'ériger des enseignements généralisables d'une part et l'existence d'une matière passive (la ville particulière) d'autre part. Mais nos

recherches, notamment la brève référence aux Docklands, montrent qu'il n'y a jamais de « désert » à investir, ni de vide ni de table rase, mais qu'au contraire un quartier ou un emplacement est toujours issu d'une histoire, tissé dans ses interactions avec le reste de la ville, et dense de traversées et pratiques. Il faut éviter la cécité et l'amnésie, comprendre que les qualités du site peuvent contribuer à reterritorialiser ou capter des richesses ou autres mouvements, et qu'en tous cas, son tissu est particulier, tapissé de qualités, d'opportunités, d'intérêts et de revendications qui seules sont les guides de son futur aménagement. En méconnaissant le « social », on stérilise également l'histoire et les possibilités futures présentes dans un lieu.

## Bibliographie

- Alcaide, S. (2004), Espagne: la filière des domestiques "latinos". *Le Monde*, 25/26 avril
- American Chamber of Commerce in Belgium (2003), *Annual Directory 2002/2003*, Bruxelles.
- Ascher, F. (1995), *Métapolis ou L'avenir des villes*, Paris: O. Jacob.
- Ascher, F. (1997), Demain, la ville de tous les temps in Obadia, A. (Ed.), *Entreprendre la ville. Nouvelles temporalités - Nouveaux services.*: Editions de l'Aube, 17-32.
- Ascher, F. (1998), *Ville et développement : le territoire en quête de sens*, Paris: Textuel.
- Ascher, F. (2001), *Les nouveaux principes de L'urbanisme*, Paris: l'aube.
- Auzelle, R. (1961), *Technique de l'urbanisme; l'aménagement des agglomérations urbaines*, Paris: P.U.F.
- Bagnasco A. et le Galès P. (Ed.), (1997), *Villes en Europe*, Paris: La découverte.
- Bauman, Z. (1997), *Postmodernity and its discontents*, Cambridge: Polity Press.
- Bauman, Z. (1998), *Globalization : the human consequences*, Oxford: Polity press.
- Beauchard, J. (2000), *La bataille du territoire: mutation spatiale et aménagement du territoire*, Paris: Harmattan.
- Beaverstock, J. V. and Bostock, R. A. M. (2000), Expatriate Communities in Asia-Pacific Financial Centres: The Case of Singapore, *GaWC Research Bulletin No.27*, Department of Geography, Loughborough University (<http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb27.html>).
- Beaverstock, J. V., Smith, R. G. and Taylor, P. J. (1999a), A roster of world cities, *Cities*, 16 (6), 445-458.
- Beaverstock, J. V., Smith, R. G. and Taylor, P. J. (1999b), The Long Arm of the Law: London's Law Firms in a Globalizing World-Economy., *Environment and Planning A*, 31 (10), 1857-1876.
- Beaverstock, J. V., Smith, R. G. and Taylor, P. J. (2000), Geographies of Globalization: US Law Firms in World Cities, *Urban Geography*, 21 (2), 95-120.
- Blanquart, P. (1997), *Une histoire de la ville. Pour repenser la société*, Paris: La découverte.
- Boltanski, L. et Chiapello, E. (1999), *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris: Gallimard.
- Bonfiglioli, S. (1997), Les politiques des temps urbains en Italie, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 77, 22-31.
- Bonnet M. et Desjeux D. (Ed.), (2000), *Les territoires de la mobilité*: P.U.F.
- Bordreuil, S. (1988), La ville, les flux, *Espaces et Sociétés*, 43, 111-25.
- Boulin, J.-Y. (1997), Une ville à temps négociés, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 77, 15-22.

- Braudel, F. (1993), *Civilisation matérielle, économie et capitalisme. XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris: Le livre de poche.
- Brussels Congress (2003), *Let's Meet in Brussels*, Bruxelles
- Budden, R. (1993a), Making a Brussels office pay, *International financial law review*, 12 (6), 8-11.
- Budden, R. (1993b), Belgian lawyers suffer an identity crisis, *International financial law review*, 12 (6), 11-19.
- Bulté, A. (1999), België was draaischijf voor internationale autodievenbende. *De Morgen*, 23 december, Rubriek Het Leven.
- Bulté, A. (2000), De man die bang was van zijn vingers. *De Morgen*, 15 januari
- Bulté, A. (2000), Dossier 20.093 - de illegale kapper. *De Morgen*, 4 maart
- Cailleux, J. (2004), Les communautés européennes à Bruxelles : enclave ou intégration urbaine ?, mémoire non publié, Faculté des sciences sociales, Université Libre de Bruxelles, Bruxelles
- Callon, M. (1999), *Réseau et coordination*, Paris: Economica.
- Carroué, L. (2002), *Géographie de la mondialisation*, Paris: A. Colin.
- Castells, M. (1999), *Fin de millénaire*, Paris: Fayard.
- Castells, M. (1999), *Le pouvoir de l'identité*, Paris: Fayard.
- Castells, M. (2001), *La société en réseaux*, Paris: Fayard.
- Castells, M., Portes, A. and Benton, L. (1989), *The Informal Economy : Studies in Advanced and Less Developed Countries*. Baltimore: The John Hopkins University Press.
- Certeau, M. D. (1994), *L'invention du quotidien*, Paris: Folio/essais.
- Choay, F. (1965), *L'urbanisme, utopies et réalités, une anthologie*, Paris: Editions du Seuil.
- Chow, C. T. (2001), Omstreden mensensmokkelobservatie op snelwegparkings. *De Morgen*, 11 maart
- Claes, A., Thienpont, I. et Christiaens, E. (2001), Synthèse impact socio-économique 2001. Bruxelles, Iris Consulting.
- Comité des Régions de l'Union Européenne (2004), Répertoire des associations/bureaux de représentation régionale et communale à Bruxelles, Bruxelles
- Convention Bureau Wallonie-Bruxelles (2003), Wallonia – Brussels, meeting and incentive guide, Bruxelles
- Corsani, A., Lazzarato, M., Negri, A. (1996), *Le bassin de travail immatériel (BTI), dans la métropole parisienne.*, Paris: L'harmattan.
- Davis, M. (2000), *Magical Urbanism: Latinos Reinvent the US City*. New York: Verso.
- De Coninck, G. (2002), *International meetings in 2001*, Bruxelles : Union des Associations Internationales

- Degenne, A. et Forsé, M. (1994), *Les réseaux sociaux: une analyse structurale en sociologie*, Paris: A. Colin.
- Deleuze, G. (1990), *Pourparlers*, Paris: Editions de Minuit.
- Demey, T. (1990), *Bruxelles. Chronique d'une capitale en chantier*, Bruxelles: Paul Legrain/Editions C.F.C.
- Dierckens, T. (2004), Onderzoek naar levensverhaal Turkse en Marokkaanse jongeren in gesloten instellingen. *De Morgen*, 3 mai
- Dupuy, G. (1991), *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*, Paris: A. Colin.
- Elmhorn, C. (1998), Brussels in the European economic space : the emergence of a world city?, *Bulletin de la Société Belge d'Etudes Géographiques*, 1, 79-101.
- Elmhorn, C. (2001), *Brussels: A reflexive World city*, Stockholm: Almqvist & Wiksell International.
- Erkul, A. (1999), Hoe Slechte Ahmet de Turken naar Schaarbeek leidde. *De Morgen*, 24 juli
- Erkul, A. (2000), Brussels gerecht ontdekt twee sweatshops. *De Morgen*, 30 maart
- Erkul, A. (2000), Slechte Ahmet is terug. *De Morgen*, 14 oktober
- Ernst and Young (2004), *Pratiques et tendances du marché de l'externalisation en France*, Ernst and Young.
- Ewald, F. (1986), *L'Etat providence*, Paris: Grasset.
- Ewald, F. (1996), *Histoire de l'Etat providence : les origines de la solidarité*, Paris: Librairie générale française.
- Flanders-Brussels Convention Bureau (2003), Official Meeting and Incentive Guide to Flanders and Brussels, Bruxelles
- Forsé, M. (1989), *L'ordre improbable : entropie et processus sociaux*, Paris: P.U.F.
- Foucault, M. (1984), Des espaces autres, Conférence au Cercle d'études architecturales, 14 mars 1967. *Architecture, Mouvement, Continuité*, 5, 46-49.
- Fourquet, F. et Murard, L. (1976), *Les équipements du pouvoir : villes, territoires et équipements collectifs*, Paris: Union générale d'éditions.
- Giddens, A. (2001), *On the edge*, London: Vintage.
- Glick-Schiller, N., Basch, L. and Blanc-Szanton, C. (1992), Towards a transnationalization of migration: race, class, ethnicity and nationalism reconsidered. *The Annals of the new York Academy of Science*, 645, 1-122.
- Godard, F. (1997), Gérer les temporalités: du travail à la ville in Obadia, A. (Ed.), *Entreprendre la ville. Nouvelles temporalités - Nouveaux services.*: Editions de l'Aube, 400-408.
- Goudeseune, F. (2002), We speuren niet naar illegalen, wel naar smokkelaars. *De Morgen*, 6 juni

- Graaf, A. (2002), Opgeast: overstekend wild uit Sangatte. *De Morgen*, 16 novembre
- Guarnizo, L. E. and Smith, M. P. (1999), *Transnationalism From Below*. New Brunswick: Transaction Publishers.
- Hannerz, U. (1996), *Transnational Connections*. London: Routledge.
- Harouel, J.-L. (1990), *Histoire de l'urbanisme*, Paris: P.U.F.
- Held D.; McGrew A.; Goldblatt D. and Perraton J. (Ed.), (1999), *Global transformations. Politics, Economics and Culture*, London: Blackwell.
- Hendrickx, K. (2004), Slachthuis Anderlecht ondergaat verjongingskuur. *De Morgen*, 21 januari
- IDEA CONSULT (2001), Les intérimaires et leur emploi en 2001: étude de profil. FEDERGON
- Institut National des Statistiques (1991-2001), *Enquête sur le budget des ménages*. Bruxelles: INS
- Institut National des Statistiques (1991-2003), *Enquête sur les forces de travail*. Bruxelles: INS
- Institut National des Statistiques (2002), *24 heures à la belge: une analyse de l'emploi du temps des Belges*. Bruxelles:INS
- Kesteloot, C. (1990), Bon marché et faciles à l'emploi: le rôle économique des quartiers immigrés, *Contradictions* (Les fractionnements sociaux de l'espace belge), 58-59, 191-210.
- Kesteloot, C. (1995), The creation of socio-spatial marginalisation in Brussels: a tale of flexibility, geographical competition and guestworkers' neighbourhoods. In: Hadjimichalis, C. and Sadler, D. (Eds.), *Europe at the margins: new mosaics of inequality*, Chichester: John Wiley.
- Kesteloot, C. and Meert, H. (1999), Informal spaces: the socio-economic functions and spatial location of urban informal economic activities, *International Journal of Urban and Regional Research*, 23 / 2, 233-52.
- Kesteloot, C. and Meert, H. (2000), Segregation and economic integration of immigrants in Brussels. in: Body-Gendrot, S. and Martiniello, M. (Eds.), *Minorities in European Cities: The dynamics of social integration and social exclusion at the neighbourhood level*, London: Mc Millan, pp. 54-72.
- Kesteloot, C. et Mistiaen, P. (1995), Les restaurants turcs de la Chaussée de Haecht à Bruxelles: niches ethniques, exotisme et assimilation. *Revue Belge de Géographie*, 119, 369-80.
- Kesteloot, C. and Mistiaen, P. (1997), From ethnic niche to assimilation: Turkish restaurants in Brussels, *Area*, 1-2, 369-80.

- Kesteloot, C., De Decker, P. and Manço, A. (1997), Turks and housing in Belgium, with special reference to Brussels, Ghent and Visé, in Sule, Ö. and Van Kempen, R. (Eds.), *Turks in European cities: housing and urban segregation*, Utrecht: European Research Centre on Migration and Ethnic Relations, Utrecht University, pp. 67-97.
- Koolhaas, R. (2001), La ville générique, *Mutations*, Barcelona: Actar
- Kyle, D. (1994), *The Transnational Peasant: The Social Structures of Economic Migration from the Ecuadoran Andes*. Baltimore: The John Hopkins University (Ph. D, Department of Sociology)
- Lacaze, J.-P. (1990), *Les méthodes de l'urbanisme*, Paris: P.U.F.
- Lamquin, V. (2004), La Région veut broyer le noir. *Le Soir*, 17 février
- Lash, S. and Urry, J. (1993), *The end of organized capitalism*, Cambridge: Polity Press.
- Lautier, F. (2000), Les transformations des espaces de travail et la mobilité urbaine in M. Bonnet, Desjeux. D. (Eds.), *Les territoires de la mobilité*. Paris: P.U.F., 69-85.
- Le Corbusier (1971), *La charte d'Athènes*, Paris: Points.
- Leman, J. (Ed.), (1995), *Sans documents : les immigrés dans l'ombre*. Bruxelles: De Boeck.
- Lennert, M. et Van Crieckingen, M. (2004), Centre et périphéries : des espaces en compétition ? Enquête sur les types de localisation des entreprises à l'échelle de l'aire métropolitaine bruxelloise, *Belgeo*, 4, 425-442
- Lo, L., Teixeira, C. and Truelove, M. (2003), Polish and Somali Entrepreneurship and the Building of Ethnic Economies in Toronto. *Espace, Populations, Sociétés*, 1, 167-81.
- Ma Mung, E. et Simon, G. (1990), *Commerçants maghrébins et asiatiques en France - Agglomération parisienne et villes de l'est*. Paris: Masson.
- Maiden, B. (1999), Belgian firms enter international arena. *international financial law review*, 18 (7), 30-32.
- Manço, A. (1989), *Le ghetto d'immigrés : un espace d'intégration ? Le cas de la communauté turque de Cheratte*, Région de Liège. Liège: Université de Liège.
- Manço, A. et Akhan, O. (1994), La formation d'une bourgeoisie commerçante turque en Belgique. *Revue Européenne des migrations internationales*, 2, 149-62.
- Marcuse, P. and Kempen, R. V. (2000), *Globalizing Cities: A New Spatial Order?*, Oxford: Blackwell.
- Medam A. (1993), Diaspora/diasporas: archétype et typologie, *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 9
- Meert, H. (1998), *De geografie van het overleven : bestaansonzekere huishoudens en hun strategieën in een stedelijke en rurale context*. thèse de doctorat, Leuven: Katholieke

Universiteit Leuven.

- Meert, H., Mistiaen, P. and Kesteloot, C. (1997), The geography of survival: household strategies in urban settings. *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geografie*, 88, 169-81.
- Meletti, J. (2004), L'Europe vieillissante attire de nouvelles catégories d'immigrants. *Le Monde*, 25/26 avril
- Metdepenningen, M. (2003), Des cadences infernales. *Le Soir*, 17 mai
- Minnen, K. (1999), Illegale Brusselse confectieateliers opgedoekt. *De Morgen*, 28 oktober
- Missaoui, L. (1995), Petit ici, notable là-bas : trajectoires de réussite de Tunisiens en France. *Revue européenne des migrations internationales*, 1
- Mistiaen, P., Meert, H. et Kesteloot, C. (1995), Polarisation socio-spatiale et stratégies de survie dans deux quartiers bruxellois. *Espaces – Populations - Sociétés*, 3, 177-290.
- Naber, C. (2002), Schaarbeekse politie legt namaaknetwerk bloot. *De Morgen*, 25 juli
- Negri, A. et Hardt, M. (2000), *Empire*, Paris.
- Novarina, G. (1999), L'architecture du territoire: de la mesure au dessein *Les annales de la Recherche Urbaine*, 82, 50-60.
- Nwolisa, E. (1995), Les nigériens sans documents in Leman, J. (Ed.), *Sans documents : les immigrés dans l'ombre*, Bruxelles: De Boeck.
- Observatoire bruxellois du marché du travail et des qualifications (2003), *Evolution du marché du travail bruxellois: entre dynamisme et dualité*. Bruxelles
- Parnham, R. (2001), Global growth is a double-edged sword in Brussels. *The European lawyer*.
- Peraldi, M. (Ed.), (2001), *Cabas et containers : activités marchandes informelles et réseaux migrants*. Paris: Maisonneuve.
- Peraldi, M. (2002), *La fin des norias? : réseaux migrants dans les économies marchandes en Méditerranée*, Paris: Maisonneuve & Maison Méditerranéenne des sciences de l'homme.
- Peraldi, M. et Perrin, E. (1995), *Les territoires productifs*. Paris: PUM - Plan Urbain.
- Philippe, J., Léo, P.-Y. and Boulianne, L. (Eds.), (1999), *Services et métropoles: formes urbaines et changement économique*, Paris: L'Harmattan.
- Pillon, T. (1995), Discontinuité et continuité des espaces de travail *Futur antérieur*, 30-31-32, 51-64.
- Portes, A. (Ed.), (1996), *The Economic Sociology of Immigration: Essays in Networks, Ethnicity and Entrepreneurship*. New York: Russel Sage Foundation.

- Portes, A. (1999), La mondialisation par le bas - l'émergence des communautés transnationales, *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, 129, 15-25.
- Portes, A. and Sassen, S. (1987), Making It Underground : Comparative Material on the Informal Sector in Western Market Economies. *American Journal of Sociology*, 93/ 1, 30-61.
- Querrien, A. (1997), Introduction *Les Annales de la Recherche Urbaine. Emplois du temps*, 77, 3-7.
- Ragon, M. (1986), *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes*, Paris: Points.
- Raspoet, E. (1999), 'Mensen denken dat we niets anders kunnen' / Op stap met bedelende en ruiten wassende zigeuners. *De Morgen*, 20 november
- Roncayolo, M. (2001), *Lectures de villes : formes et temps*, Marseille: Parenthèses.
- Rozenblat, C. et Cicille, P. (2003), *Les villes Européennes: analyse comparative*, Paris: DATAR - La Documentation Française.
- Sassen, S. (1991), *The global city : New York, London, Tokyo*, Princeton, N.J.: Princeton University Press.
- Sassen, S. (2001), *Globalization and its discontents*, New York: The New press.
- Sassen, S. and Portes, A. (1993), Miami : a new global city, *Contemporary Sociology*, 22, 471-77.
- Siewiera, B. (1995), Les immigrés polonais sans documents In: Leman, J. (Ed.), *Sans documents : les immigrés de l'ombre*, Bruxelles: De Boeck.
- Simon, C. (2004), Les retraités migrants. *Le Monde*, 25/26 avril
- Slimane, L. (1995), L'immigration clandestine de main d'œuvre in: Leman, J. (Ed.), *Sans documents: les immigrés de l'ombre*, Bruxelles: De Boeck.
- Smets, F. (2003), Zwartwerk ligt als een schaduw over de economie. *De Morgen*, 25 november
- Stengers, I. (2000), *Réinventer la ville, le choix de la complexité*. Edité à l'occasion d'Urbanités, rencontres pour réinventer la ville, une initiative du Département de la Seine Saint-Denis organisée par la Fondation 93 en collaboration avec l'ASTS.
- Szymczak, R. (2003), *Les immigrés de l'ombre: le cas des travailleurs polonais à Bruxelles*, Mémoire Sciences Sociales, Bruxelles: Université Libre de Bruxelles .
- Tarrius, A. (1992), *Les fourmis d'Europe: migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales*. Paris: L'Harmattan.
- Tarrius, A. (1993), Territoires circulatoires et espaces urbains, *Annales de la Recherche*

- Urbaine*, 59/60,
- Tarrius, A. (1995), *Arabes de France dans l'économie mondiale souterraine*. Paris: Editions de l'Aube.
- Tarrius, A. (2000), *Economies souterraines : le comptoir maghrébin de Marseille*. Paris: Editions de l'Aube.
- Tarrius, A. (2002), *La mondialisation par le bas: les nouveaux nomades de l'économie souterraine*. Paris: Balland.
- Taylor, P. J. (2003), Geography of Global Civil Society: Non-governmental Organizations in the World City Network. *GaWC Research Bulletin No.119*, Department of Geography, Loughborough University (<http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb119.html>)
- Union of International Associations (2003), *Yearbook of International Organisations*, München: K G Saur Verlag.
- Urry, J. (2000), *Sociology beyond societies : mobilities for the twenty-first century*, London and New York: Routledge.
- Vaes, B. (2004), Les négriers des palaces. *Le Soir*, 19 mars
- Van Broeck, A.-M. (1995), Les immigrés latino-américains sans documents In: Leman, J. (Ed.), *Sans documents : Les immigrés de l'ombre*, Bruxelles: De Boeck.
- Van Criekingen, M. and Decroly, J.-M. (2003), Revisiting the diversity of gentrification: neighbourhood renewal processes in Brussels and Montreal. *Urban Studies*, 40 (12), 2451-2468.
- Van der Wusten, H. (2003), The Distribution of Political Centrality in the European State System. *GaWC Research Bulletin*, No.91, Department of Geography, Loughborough University (<http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb91.html>).
- Van Duijnhoven, S (2001), Het Brusselse Gordijn. *De Morgen*, 1 juni
- Vandaele, J. (1998), De geografie van het overleven. *De Morgen*, 12 september
- Vandenbreen, J. (1982/1983), L'idée de ville ou la ville idéale. Rêve d'urbanisme sur Bruxelles dans l'entre-deux-guerres in Société Générale de Banque, *Bruxelles: Croissance Urbaine 1780-1980*, 125-150.
- Vandermotten, C. (1999), Bruxelles dans la compétition internationale. *Revue belge de géographie*, 66 (1-2), 17-29.
- Vandermotten, C. et Marissal, P. (1998), La production des espaces économiques, Vol. 1, Bruxelles: Editions de l'Université Libre de Bruxelles
- Veltz, P. (1996), *Mondialisation, villes et territoires : l'économie d'archipel*, Paris: P.U.F.
- Voogt, F. (2003), La police ferme un immeuble. *Le Soir*, 9 décembre
- Vuytsteke, C. (2000), Helft illegalen vroeg niet naar regularisatie. *De Morgen*, 14 juni