

# La Communauté métropolitaine : piège ou opportunité pour Bruxelles?

46<sup>e</sup> École urbaine - Du lundi 23 au vendredi 27 mars 2015

---

À l'occasion de la 6<sup>e</sup> Réforme de l'État, les Régions se sont vues dotées de nouvelles compétences. Concomitamment, est institué le cadre légal d'une « communauté métropolitaine ». Celle-ci englobe le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et toutes les autres communes des deux Brabant, l'ensemble fonctionnant, du point de vue socio-économique, comme une métropole.

\*\*\*

Métropole, le mot est lancé. Mais que recouvre-t-il ? La « métropole » est une agglomération fonctionnelle, qui déborde de la ville administrative sur son hinterland : l'exode urbain des classes moyennes et supérieures alimente cet étalement depuis l'après-guerre. C'est ainsi que les géographes invitent depuis deux décennies à considérer, non pas Bruxelles en tant que Région de 160 km<sup>2</sup> peuplée aujourd'hui de près de 1.200.000 habitants mais bien, selon les définitions, jusqu'à une « zone RER » d'une soixantaine de communes et près de 2,5 millions d'habitants. Il s'agit d'un constat de nature socio-économique.

Le tout, ville et périphérie, est traversé par des flux de personnes, de marchandises, de capitaux, soumis à des droits différents, parce que contenus dans des frontières administratives et politiques différentes. La Région de Bruxelles-Capitale n'a pas de prise sur l'exode urbain (plus de 36.000 personnes continuent à la quitter chaque année) et prend en charge le poids des externalités : elle assume des frais de sécurité et de mobilité, par exemple, qui sont générés par la périphérisation de l'habitat. Ainsi près de 400.000 navetteurs paient l'impôt sur les personnes physiques dans les deux autres Régions, où ils habitent.

\*\*\*

Dans son rapport au Roi sur la réforme des institutions dans le cadre de sa mission d'information et de formation, publié le 9 janvier 2008, Guy Verhofstadt a proposé de créer une Communauté urbaine, terme emprunté au droit français. L'État reconnaissait la légitimité du refinancement de Bruxelles, acté depuis dans la 6<sup>e</sup> réforme de l'État, mais il définissait également les politiques auxquelles des moyens nouveaux devraient être affectés : faire de Bruxelles un « pôle de croissance européen », « promouvoir ensemble la Région à l'étranger, attirer ensemble les investissements, s'atteler ensemble à la problématique du chômage et

trouver des solutions à la question de la mobilité ». Cette feuille de route évoque immanquablement celle du patronat, publiée en 2008 sous le nom de Business route for Metropolitan Brussels à l'horizon 2018, qui est également d'inspiration socio-économique.

L'accord de gouvernement dit « Papillon », de décembre 2011, comporte, pour Bruxelles et son hinterland, le dessein de créer une « communauté métropolitaine », qui deviendra une réalité, sur papier, par publication d'une loi spéciale au Moniteur belge le 19 juillet 2012. Ce texte juxtapose les termes « concertation » et d'« accord de coopération. »

« Cette communauté métropolitaine aura pour mission d'organiser la concertation entre ceux-ci (les représentants des Gouvernements régionaux, de toutes les communes des deux Brabant, de l'autorité fédérale et, le cas échéant, des provinces) sur des sujets de compétences régionale et d'importance transrégionale » notamment dans les domaines de l'économie et de l'emploi, de l'aménagement du territoire, de la mobilité et de l'environnement.

Elle implique donc de très nombreux acteurs puisqu'elle regroupe 111 communes, trois régions, les provinces si elles le souhaitent et ... 2,5 millions d'habitants. Le caractère à la fois ambitieux et flou du programme n'aide pas au démarrage. L'ensemble évoque d'avantage une hydre qu'un outil. Plus de deux ans plus tard, la Communauté urbaine passe encore pour une coquille vide mais les Ministres-Présidents des trois Régions se parlent et un accord de coopération est en préparation.

\*\*\*

Dans le contexte belgo-belge, tout est sujet à interprétation. La Communauté métropolitaine a été attaquée devant la Cour constitutionnelle par cinq communes flamandes, qui y voient la « boîte de Pandore » d'une forme d'extension de Bruxelles et en tout cas la poursuite de la « tache d'huile » francophone. Certains tabous linguistiques et territoriaux ne sont pas prêts de tomber. Du côté francophone, des voix se sont élevées pour alerter sur une possible menace de co-gestion de la Région par les deux autres. Sont concernées, en effet, les compétences qui constituent l'acquis de la régionalisation de 1989.

Dans le même temps, sur le terrain, les intérêts divergents des trois Régions ne manquent pas d'alimenter le débat de la concurrence entre les Régions et du déficit de concertation : le serpent de mer du RER et la politique opaque de la SNCB concernant Bruxelles, l'élargissement du Ring, l'absence d'intégration entre les opérateurs de transports publics, les projets de lotissements et de centres commerciaux concurrents, le tout-à-la-voiture sans alternative, la résolution de créer 20.000 (sic) places de parkings à l'extérieur du Ring, le prurit des taxis de et vers l'aéroport, les débats oiseux et dilatoires sur l'opportunité du péage urbain ou de la taxe intelligente, etc.

Les coopérations interrégionales et État-Région existent déjà mais sont-elles efficaces ? Quelle est leur portée démocratique ? Curieusement, des conditions évoquées par les politologues lors du colloque organisé par le Conseil socio-économique bruxellois en 2008, les objectifs de solidarité, de péréquation financière et de contrôle démocratique ne sont plus évoqués. La note de synthèse n°10 des Etats généraux de Bruxelles indiquait que « selon la littérature politologique, un « gouvernement » métropolitain doit disposer d'une légitimité démocratique forte puisque les actions devront être applicables à tous et, en premier lieu, aux autorités locales pré-existantes. »

\*\*\*

La question, pour l'ARAU, est d'évaluer si la Communauté métropolitaine est susceptible de constituer le véhicule d'une coopération vertueuse sans perte d'autonomie (vu le rapport de force) pour la Région de Bruxelles-Capitale et de qualité de vie pour tous les habitants. Autrement dit, **peut-elle forcer à un projet collectif positif** ou bien ne fera-t-elle que réduire les obstacles à l'exercice des tendances lourdes qui ont suscité la création même de la Région : tutelle paralysante, projet de ville ouvert sans conditions à la tertiarisation, à la délocalisation de l'économie, à une mobilité individuelle incontrôlée, sacrifice du tissu urbain et du patrimoine au nom des infrastructures, de la création d'emplois et du rendement économique, obsession communautaire ? Certaines attitudes de l'État et de ses satellites à Bruxelles interpellent. L'aval donné par la Région à l'élargissement du Ring en échange d'un stade national va-t-il dans la bonne direction ?

La Communauté métropolitaine peut-elle rompre avec ces approches périmées et s'inscrire dans un projet supra-territorial concerté de qualité de vie, de transfert modal à court terme vers des transports publics renforcés, de répartition pertinente des lotissements mixtes socialement, d'économie d'énergies, de réduction des émissions et des pollutions, de préservation des zones vertes et couloirs écologiques, de soutien aux populations fragilisées, de développement d'emplois et, *last but not least*, d'une fiscalité à la fois plus verte, plus sociale et génératrice d'emplois durables ?

Quelles sont les conditions du fonctionnement de la Communauté métropolitaine ? Les partenaires sont-ils sur pied d'égalité ? 120 mandataires feront-ils mieux que 19 ? Bruxelles est-elle susceptible d'exercer un leadership accepté ? Le Plan Régional de Développement durable indique que « la Région doit définir ses objectifs et identifier des projets concrets qui guideront sa position dans les négociations avec les autres Régions ». Quid ? Des « spécialisations territorialisées » ont été définies, en matière de transport multimodal, d'économie de la connaissance, de santé, d'activités créatives et des initiatives sont prises, en particulier en matière de mobilité des travailleurs. La Flandre a pris une initiative ouverte : Noordrand/périphérie Nord qui s'appuie sur la réflexion de certains des bureaux d'études ayant contribué à l'élaboration de la Vision 2040.

Alors, comment coopérer au-delà des divergences ? Comment seront opérés les arbitrages ? Traditionnellement perçu comme problème, la grande ville peut-elle être la solution ?

## PROGRAMME

---

**LUNDI 23 MARS 2015**

### **GENÈSE DU CONCEPT DE COMMUNAUTÉ URBAINE À LA BELGE**

Conséquences des transferts de compétences issus de la 6<sup>e</sup> réforme de l'État, atouts et faiblesses de la Région de Bruxelles-Capitale dans un cadre métropolitain, points d'attention.

**Jean-Paul Nassaux**, collaborateur au CRISP

## **MARDI 24 MARS 2015**

### **COMMENT COOPÉRER ENTRE ENTITÉS TERRITORIALES POTENTIELLEMENT CONCURRENTES ?**

Quels sont les outils susceptibles de permettre la construction d'un projet collectif positif ? Comment concilier décisions politiques, pouvoirs bureaucratique, société civile,... et cadre de vie ?

**Paul Vermeulen**, architecte-urbaniste, expert en management public

## **MERCREDI 25 MARS 2015**

### **LA BRUSSELS METROPOLITAN REGION (BMR) / LA VISION DU PATRONAT**

La vision du patronat dans les domaines de l'économie et de l'emploi, de l'aménagement du territoire, du logement public, de la mobilité et de l'environnement.

**Alain Deneef**, intendant de la BMR

## **JEUDI 26 MARS 2015**

### **LE GROUPEMENT EUROPÉEN DE COOPÉRATION TERRITORIAL LILLE-KORTRIJK-TOURNAI**

Créée le 28 janvier 2008, l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai est un Groupement Européen de Coopération Territoriale. Elle réunit 147 communes françaises et belges. Ce GECT organise une coopération à la carte sur diverses matières : transports, tourisme, environnement, emplois...

**Stef Vande Meulebrouck**, Directeur général de l'Agence de l'Eurometropole à Coutrai

## **VENDREDI 27 MARS 2015**

### **L'INITIATIVE NOORDRAND/PÉRIPHÉRIE NORD ET LE PDT (PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL)**

Initiative de Ruimte Vlanderen, en collaboration avec Bruxelles Développement Urbain et la Province du Brabant flamand, qui projette des réalisations à court et moyen terme à partir d'objectifs communs.

**Wiet Vandaele**, Project manager

---

## **INFOS PRATIQUES**

Du lundi 23 au vendredi 27 mars 2015

**De 20h à 22h30**

### **Où ?**

**Sleep Well Youth Hotel - Salle Schuman**

23, rue du Damier

B-1000 Bruxelles

(Accès : stations de métro De Brouckère ou Rogier)

### **Prix**

**5 €** la séance ou **20 €** pour l'ensemble du cycle.

Pour les membres cotisants de l'ARAU, les ayants droit sociaux et les étudiants :

**3 €** la séance ou **12 €** pour l'ensemble du cycle.

Inscriptions par courrier électronique ou par téléphone

[info@arau.org](mailto:info@arau.org)

T. +32 2 219 33 45

[www.arau.org](http://www.arau.org)