



Quelle place pour l'industrie dans la ville ?

Mathieu Sonck. 15 décembre 2010.

En janvier 2004, la Région bruxelloise comptait 438.000 m² d'ateliers et de dépôts. Au 1er janvier 2008, il n'en restait que 217.000 m². Depuis lors, il est très probable que cette tendance s'est poursuivie, principalement sous la pression du logement. A ce rythme, il n'y aura plus un seul atelier à Bruxelles en 2012! Pourtant, selon la SDRB, une centaine d'entreprises désireuses de se localiser à Bruxelles sont en attente d'une solution. Cette difficulté amène la SDRB à plaider pour que la fonction industrielle soit considérée comme une fonction faible, à l'instar du logement.

Le sujet de la place de l'industrie à Bruxelles était au centre des préoccupations d'un débat organisé par la Fonderie le 8 décembre dernier. Hasard de calendrier, quelques jours plus tard, c'est le forum intersyndical BRISE¹ qui débattait des défis liés à la transition économique à Bruxelles.

Interrogés sur cette question, les syndicats confirment combien la pression sur l'emploi industriel est forte à Bruxelles. Au point que dès qu'une entreprise bruxelloise annonce de nouveaux investissements, les travailleurs tremblent de voir leur entreprise délocalisée à cause de l'impossibilité physique de son extension. Une fois la décision de la délocalisation prise, celle-ci ne se fait plus tant en périphérie bruxelloise (ce qui maintiendrait l'emploi), où la place vient également à manquer selon BECI, mais bien plus loin à l'Est de l'Europe où le coût de la main-d'œuvre est nettement moindre.²

Une tendance historique...

La désindustrialisation des villes est une tendance observée dans toutes les concentrations urbaines européennes lors des 40 dernières années. En 1970, Bruxelles occupait 164.000 personnes dans le secteur industriel (industrie alimentaire et tabac, confection, impression et édition, métallurgie et construction mécanique, garages, ...). Il reste aujourd'hui environ 30.000 emplois manufacturiers dont seuls 44% sont réellement des emplois ouvriers. Par comparaison, Bruxelles est l'une des villes européennes les plus touchées par le phénomène de la désindustrialisation, son taux d'activité tertiaire est l'un des plus hauts en Europe³.

Cette tendance s'explique certainement par de multiples facteurs. L'un d'entre eux est le transfert progressif de la production manufacturière vers les pays du sud. Un autre est certainement lié à la conception de l'aménagement du territoire qui s'est développée après guerre, une conception post-fordiste, privilégiant la vie « à la campagne », dans une « villa 4 façades » payée à crédit, la voiture (également payée à crédit) se substituant aux transports en commun. Une conception

1 Réseau Intersyndical Bruxellois de Sensibilisation à l'Environnement

2 Brussels Enterprise Commerce and Industry est la fédération des entreprises et de la chambre de commerce bruxelloises.

3 L'industrie bruxelloise, Christian Vandermotten dans « Les Cahiers de la Fonderie », juin 2010

monofonctionnelle concentrant les bureaux à Bruxelles et reléguant les activités productives dans des zonings proches des échangeurs autoroutiers⁴.

Une tension palpable entre préoccupations sociales et environnementales

Les législations environnementales, souvent supra-nationales, imposent aux villes des contraintes qui, si elles améliorent les conditions environnementales de la vie en ville, risquent à terme de l'aseptiser à un point tel que plus aucune activité productive ne sera possible. Pour IEB, fédération de comités de quartier qui lutte pour la qualité de la vie, cette question est délicate. Comment donc préserver les quelques sous-secteurs encore intégrés dans le tissu urbain et fournissant des emplois non-qualifiés à des Bruxellois, comme le secteur agro-alimentaire, ou encore promouvoir des activités par définition non-délocalisables telles que l'industrie du recyclage (l'Europe obligeant les agglomérations à traiter leurs déchets sur place) ? La réponse passera par l'acceptation de compromis, équilibrant les enjeux environnementaux avec la question sociale.

Une autre tension entre les champs social et environnemental s'inscrit paradoxalement dans le mythe du capitalisme vert. Une option défendue par le gouvernement bruxellois pour offrir de l'emploi aux chômeurs bruxellois. Cette proposition, probablement efficace sur un plan local, à l'échelle de la Région, par exemple, pose des questions au niveau macro-économique qui semblent bien éludées jusqu'ici. Nous renvoyons ici le lecteur à l'ouvrage de Daniel Tanuro, « L'impossible capitalisme vert »: le capitalisme vert ne peut qu'accroître les inégalités sociales à l'échelle de la planète.

Des outils de planification pour contraindre le marché ?

Lors du débat organisé par la Fonderie, Benoît Périlleux, auquel le Ministre-Président Charles Picqué a confié le soin de piloter le futur Plan Régional de Développement Durable, s'est employé à relativiser la problématique bruxelloise en la replaçant dans le contexte de la mondialisation. Selon lui, la Région a peu de prises contre les délocalisations. Il plaide plutôt pour une approche englobant le bassin socio-économique bruxellois, qui rayonne bien au delà des frontières de la Région. Il constate que la pression sur le foncier bruxellois est importante, que la croissance démographique n'arrangera pas les choses et que de toute manière, ce n'est pas l'emploi industriel qui donnera du travail aux Bruxellois. Selon lui, les outils réglementaires comme le PRAS ne peuvent rien contre les lois du marché.

Le 16 janvier 2011, le Ministre-Président de la Région bruxelloise honorera d'un discours d'ouverture un colloque organisé par BuildGreen, un organisme financé par Atenor, promoteur très actif à Bruxelles et connu pour avoir récemment détruit les entrepôts Delhaize, un magnifique bâtiment industriel au droit du pont des Armateurs, au profit d'une tour de logements de luxe. Ce colloque proposera une table ronde entre acteurs de la « dynamique économique » bruxelloise sur la zone du canal. Parmi les invités à cette table ronde, on retrouve 3 spéculateurs immobiliers⁵ et Abatan, le seul représentant d'une activité productive. Ce séminaire organisé à la gloire des fossoyeurs de toute activité productive à long terme à Bruxelles se conclura par un débat rehaussé par la présence de la Ministre de l'Environnement et de la Ministre du Port de Bruxelles.

Cette proximité entre tant d'édiles politiques régionaux et le monde de la promotion immobilière n'augure rien de bon à l'heure où le PRDD est en cours d'élaboration. On croit sur parole le représentant du cabinet de Charles Picqué, il ne semble pas à l'ordre du jour que la Région se dote d'outils réglementaires qui contraindraient le marché à agir vertueusement. On l'a vu récemment

4 5e forum BRISE : *Balises pour une transition économique équitable à Bruxelles*, Henri Goldman, décembre 2010.

5 Parmi ceux-ci, il faut citer un certain Philippe De Bloos, promoteur d'un projet de Marina sur les terrains industriels appartenant au Port de Bruxelles, face au quai de Biestebroek.

quand le gouvernement a abandonné l'idée d'instaurer un moratoire sur la construction de nouveaux bureaux. On risque de le voir aussi prochainement quand le gouvernement sera appelé à instaurer un moratoire sur la réaffectations de zones productives à d'autres usages, plus juteux pour les spéculateurs de tous poils.

Ailleurs, il se passe pourtant des choses dont nos élus pourraient s'inspirer. A Paris, tout projet de construction de plus de 800 m² de logement se voit imposer un quota de 25% de logements sociaux. Le gouvernement bruxellois pourrait s'inspirer directement de cette mesure pour ébaucher un règlement de la crise du logement, comme il pourrait aussi imposer des quotas d'activités productives dans tout projet immobilier d'envergure. Mais ce type de mesure demande un sacré changement de paradigme : il conviendrait de mettre en poche cette fascination que le politique éprouve pour les entrepreneurs « aventuriers » et d'instaurer un véritable rapport de force avec ceux-ci.

Quel modèle de ville voulons-nous?

Bruxelles est une ville d'immigration. Elle l'a toujours été et le sera toujours.

Partant de ce constat, qui est aussi une richesse, quelle économie voulons-nous développer dans la ville de demain ? Deux options se dessinent aujourd'hui : garder une activité industrielle avec un besoin important en main-d'œuvre non-qualifiée et/ou développer l'activité touristique avec les services associés.

La première option obtient notre préférence. A condition de développer une économie endogène, difficilement délocalisable. Cette option est d'autant plus pertinente qu'elle permet de préserver certains quartiers populaires, encore mixtes et donc de garder la main-d'œuvre proche de son lieu de travail.

Les pistes sont nombreuses : développer l'économie de la fonctionnalité, riche en main-d'œuvre, développer des filières de recyclage et de réparation. La zone du canal est à cet égard une zone qu'il convient d'aborder avec circonspection. Une piscine virtuelle a délocalisé en dehors de la région trois entreprises installées au bord de la voie d'eau. Ces entreprises auraient pu à terme utiliser cette voie d'eau. Quand le baril sera à 200\$, qui peut prévoir ce qui se passera ? La préservation de la voie d'eau pour des activités industrielles devrait être prioritaire pour les pouvoirs publics.

L'option du « tout au tourisme » est suicidaire. Pour plusieurs raisons.

- Elle s'inscrit dans la logique de compétition entre les villes européennes. Bruxelles est donc à la merci d'un Plan international bis développé par Barcelone ou Berlin,
- Activité industrielle et tourisme ne font pas bon ménage,
- le jour où le foncier anciennement industriel sera reconverti en Marina, il ne sera plus possible de revenir en arrière.

Sous-jacent à ce débat se pose la question de la ville que nous voulons pour demain.

Une ville de passage internationale, aux élites connectées dans le réseau des villes mondiales, profitant des services de classes laborieuses qui viennent de Charleroi ou de La Louvière en voiture (au pire) ou via un réseau RER étendu et saturé ou une ville mixte fonctionnellement et socialement, terre d'accueil pour l'immigration, modèle de dynamisme toujours renouvelé?

A moyen terme, la contrainte « mobilité » sera de plus en plus prégnante. Il s'agira de réduire au plus les déplacements, notamment les déplacements domicile-travail. Mais il s'agira aussi de garantir l'approvisionnement de la ville. Celui-ci se fera de plus en plus par la voie d'eau. A cet égard, le rôle du Port de Bruxelles est essentiel, comme pionnier du transport durable mais aussi comme pionnier des activités industrielles compatibles avec la ville dense et en liaison directe avec

la voie d'eau.

Enfin, on l'aura compris, tant dans les déboires de la SDRB que dans les enjeux liés au Port, la maîtrise du foncier est essentielle. Il n'y aura pas de politique publique volontariste sans maîtrise du foncier. A cet égard, il faut réclamer au plus vite un moratoire général sur toutes les opérations qui font perdre au secteur public le foncier qu'il maîtrise encore : les terrains du Port, les projets de la SDRB (activités économiques comme logement), les propriétés des régies communales, etc. Au même titre que l'on luttait pied à pied dans les années 70 et 80 contre la suppression de logements (qu'on compense maintenant par la conversion des ateliers, en gardant sur les bras des centaines de milliers de m² de bureaux vides), il convient de lutter pour maintenir à Bruxelles des activités productives pourvoyeuses d'emplois peu qualifiés.

Enfin, en guise de conclusion et de clin d'œil, notons qu'un Plan de stationnement est en cours de préparation. Ce plan prévoit la réduction du nombre de places de parking. A terme, de nombreux parkings en sous-sol seront vides, c'est d'ailleurs déjà le cas aujourd'hui... comme le parking sous Flagey qui est vide la plupart du temps. A Paris, des activités économiques commencent à se développer dans les parkings désaffectés (notamment des livraisons de quartier, le *dernier kilomètre* comme appelé dans le jargon). Il est temps pour les pouvoirs publics d'exproprier un certain nombre de parkings sous-utilisés et de les mettre à disposition de la SDRB, elle trouvera sûrement quoi en faire...