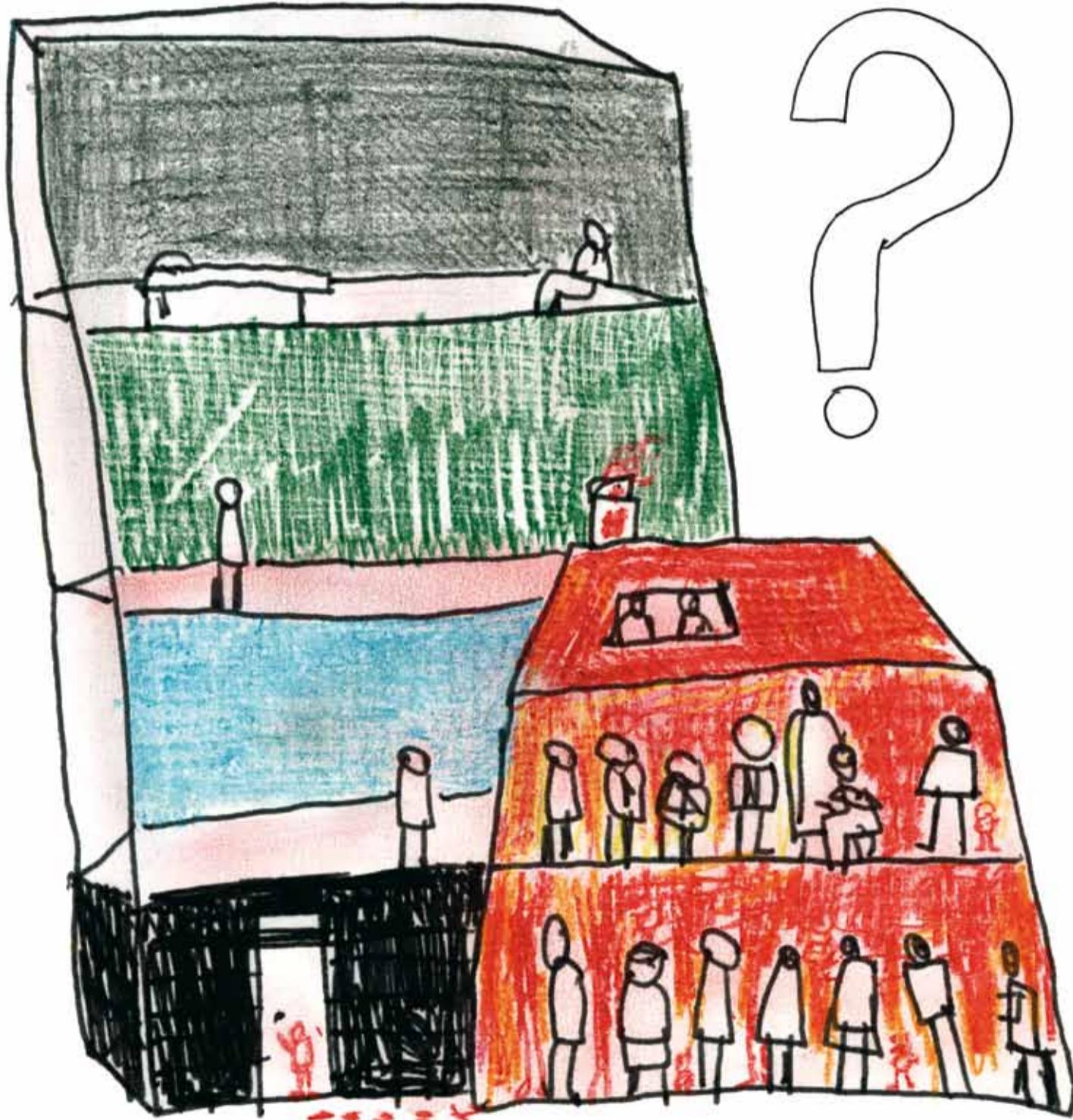


BRUXELLES EN MOUVEMENTS

DOSSIER

DéMographie



VIGNETTE AUTOMOBILE

Que penser de la réforme de la fiscalité routière qui entrera en vigueur dès 2016 ? Bruxelles serait-elle le dindon de la farce ?

p.12-13

BILLET D'HUMEUR

Bruxelles est-elle devenue interdite aux Bruxellois ? Une réflexion qui nous mène du Quartier Léopold à la planète Mars.

p.14

LECTURES

Deux livres, une nouvelle revue et notre revue du web à lire pour les longues soirées d'automne.

p.15

Mensuel,
ne paraît pas en juillet-août
Bureau de dépôt : Bruxelles X
P 302402

Belgique – België
P.P.
1000 Bruxelles
1/148

PÉRIODIQUE ÉDITÉ PAR
INTER-ENVIRONNEMENT-BRUXELLES,
FÉDÉRATION DE COMITÉS DE QUARTIER
ET GROUPES D'HABITANTS
N°261 – NOVEMBRE 2012

DENSIFIER : CHOIX OU NÉCESSITÉ ?

Les chiffres l'attestent, Bruxelles est aujourd'hui en plein boom démographique. Le marché du logement est saturé, et l'appétit des promoteurs, soutenus par les pouvoirs publics, est plus aiguisé que jamais. « Il faut densifier la ville ! », tel est le discours dominant. Face à cette affirmation unilatérale qui soulève bien des questions, des voix s'élèvent, dont celle d'Inter-Environnement Bruxelles.

LA VILLE SOUS TENSION



Après avoir fortement chuté suite à l'exode des classes moyennes et aisées durant les années 1960 à 1990, la population bruxelloise a aujourd'hui dépassé son maximum historique. Selon les prévisions, cette tendance n'est pas prête à s'arrêter. Il n'en fallait pas plus aux pouvoirs publics et aux promoteurs pour tirer la sonnette d'alarme : il est urgent, selon eux, de densifier la ville !

Ce discours est également relayé par une série d'associations de terrain qui, confrontées à une situation de plus en plus préoccupante dans le secteur du logement, réclament à corps et à cris la réalisation rapide d'un nombre important de logements sociaux qui font tellement défaut à Bruxelles.

Sur un autre plan, la «ville dense», concept flou, est également au centre des préoccupations environnementalistes de notre époque, dans la mesure où elle représente l'antithèse de l'étagement urbain. Faire revenir ou retenir les classes moyennes et aisées en ville, voilà un objectif qui permet de concilier à la fois les visions économiques et écologiques de nos élites. La densité constituerait dès lors l'unique réponse aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux de notre ville.

C'est en tout cas fort de ces principes que le gouvernement bruxellois a mis sur pied son projet de PRAS démographique et ce sont également ces principes qui sous-tendent la vision qui sera plus que probablement défendue par les autorités dans le cadre du futur PRDD. Une vision purement théorique et chiffrée de la planification qui fixe des densités souhaitées par zone ou par quartier, en faisant fi de l'existant, comme si Bruxelles n'était composée que de vastes zones en friche. Une approche essentiellement globale qui omet de prendre en compte la complexité du terrain. En réduisant les gens à de simples données statistiques, on ignore tout simplement l'humain qui, pourtant, devrait être au centre d'un projet de ville.

PROJECTIONS : PIÈGE À CONS !

La planification urbaine, qui est donc la manière dont on souhaite organiser un territoire donné, a le regard entièrement tourné vers le futur. À Bruxelles, tous les débats du moment portent sur «Bruxelles dans 20 ans». Cette approche présente un double danger : d'une part elle occulte les besoins actuels des habitants actuels de notre ville, et d'autre part, elle a pour conséquence de baser les décisions qui sont prises sur des projections qui ne sont en réalité que peu fiables. Déjà à la base, celles-ci présentent une marge d'erreur allant de 5 à 15 % à une échéance de 20 ans. Mais l'histoire a même montré à plusieurs reprises un retournement complet des tendances avancées (voir p. 6-7).

L'origine de cette variabilité se situe dans la multiplicité des facteurs à prendre en compte et le caractère plus ou moins stable ou prévisible de chacun d'entre eux. Par ailleurs, tous ces facteurs sont soumis à l'évolution de la situation économique générale, ce qui engendre un degré d'incertitude qui croît proportionnellement avec la durée.

LA DENSITÉ OU LA THÉORIE DE LA RELATIVITÉ

Au-delà de la réalité démographique, l'argument avancé sans cesse pour justifier la densification de Bruxelles est la comparaison de sa densité actuelle avec celle de Paris, ce qui permet d'aboutir à la conclusion que si Paris est une ville dense, Bruxelles ne l'est pas. Il s'agit ni plus ni moins d'un raisonnement simpliste et mensonger.

Problème d'échelle dans les comparaisons

Paris intra-murs	Région de Bruxelles-Capitale
8.700 Ha	16.100 Ha
2.000.000 hab.	1.130.000 hab.
23.000 hab/km ²	7.000 hab/km ²

Premièrement, il y a un problème d'échelle dans la comparaison qui est menée car les chiffres utilisés sont d'un côté ceux de Paris intra-muros et de l'autre ceux de l'ensemble de la Région de

Bruxelles-Capitale. Cela revient à comparer des pommes et des poires car le territoire de Paris intra-muros est relativement limité puisqu'il s'agit exclusivement des anciens quartiers qui se situaient à l'intérieur de l'enceinte de la ville, ce qui correspond environ aujourd'hui au tracé du périphérique. Si l'on devait valablement comparer cette zone avec une zone de Bruxelles, ce serait donc celle du Pentagone.

Deuxièmement, et c'est une conséquence de ce qui vient d'être évoqué, parler de la densité sous l'angle régional pour Bruxelles masque des réalités locales fort disparates. En effet, St-Josse a quasiment la même densité que Paris alors que Watermael-Boitsfort ne compte 1.880 habitants au km² ! Ceci provient du fait que l'utilisation du territoire varie très fort d'une zone à l'autre et que la typologie du bâti change radicalement entre les quartiers centraux et ceux de la deuxième couronne.

Troisièmement, à l'inverse de Paris intra-muros, dont sont exclus les bois de Boulogne et de Vincennes, le territoire de notre région compte de grandes surfaces non bâties. La forêt de Soignes et le bois de la Cambre totalisent à eux seuls plus de 3.000 Ha (18% du territoire), et si l'on prend en compte les nombreux autres parcs (privés ou publics), zones vertes et terres agricoles de notre région (Laeken, le parc Roi Baudouin, Neerpède,...), on atteint environ 4.200 hectares (25% du territoire). (source : Bruxelles-Environnement)

Quatrièmement, Bruxelles est une ville administrative importante. Avec 12 millions de m² de bureaux (dont 2 millions sont vides !), notre ville arrive à la deuxième place européenne (après Zurich) du nombre de m² de bureaux par habitant. Ces superficies contribuent bel et bien à la densité du bâti de notre ville, mais ne se retrouvent pas dans la notion de densité de population qui ne prend en compte que le nombre d'habitants sur un territoire donné. A l'inverse de Paris intra-muros qui ne comprend pas le quartier administratif de la défense ni les zones de bureaux qui s'étalent dans sa périphérie, Bruxelles englobe de

L'approche statistique ignore tout simplement l'humain qui, pourtant, devrait être au centre d'un projet de ville.

nombreuses zones de bureaux qui ont par ailleurs largement contribué à chasser les habitants de la ville vers la périphérie (axe de la jonction, quartier Nord, quartier Léopold, quartier Midi,...).

Enfin, Bruxelles a connu un passé industriel riche aujourd'hui en fort déclin, majoritairement au profit des activités tertiaires, mais aussi plus récemment du logement. Les traces de cette histoire sont pourtant encore bien présentes, à la fois disséminées dans le tissu urbain (ateliers, intérieurs d'îlot, zones de forte mixité,...) et dans les zones d'industrie urbaine dont certaines sont de taille importante, principalement le long du canal et de certaines voies ferrées. Cela aussi fait partie de la densité bâtie de notre territoire et ces superficies sont tout aussi nécessaires à la ville, que le logement et toutes les autres fonctions qui la composent.

Ceci montre à l'évidence, que les statistiques en termes de densité doivent être manipulées avec beaucoup de précautions et que comparaison n'est pas nécessairement raison. Ces chiffres ne permettent tout simplement pas de rendre compte de l'intensité d'usage qui est faite ou non d'un territoire donné. Il nous semble que des éléments tels que la densité du bâti, le nombre d'usagers (qui permet d'inclure les navetteurs) ou même le caractère stratégique d'un territoire (en termes d'équipements et de services, de transports, de loisirs,...) sont tout aussi importants que le nombre de personnes qui y ont leur domicile.

QUELLE VILLE VOULONS-NOUS ?

Pour finir, cette approche par la statistique, au-delà du fait qu'elle est difficile à manier et qu'elle tend à faire fi de l'existant, nous empêche de nous poser la question fondamentale : « quelle ville voulons-nous ? ».

Sommes-nous prêts à ce que Bruxelles ressemble à Paris en termes de densité? Le modèle parisien permet-il d'éviter la dualisation sociale de l'espace? Paris offre-t-elle, malgré ses 20% de logements sociaux, un meilleur accès à un logement décent aux ménages à faibles revenus? La réponse, bien entendu, est NON! Les Parisiens eux-mêmes ne s'y trompent plus. Ils sont en effet de plus en plus nombreux à venir habiter notre ville pour tous les avantages qu'elle comporte, contribuant de la sorte eux-aussi à faire monter les prix.

Il ne faut pas se leurrer, la ville dense n'est ni

sociale, ni agréable à vivre. Les grandes métropoles sont des lieux d'attraction où les gens se mettent en concurrence forte les uns avec les autres et où, par conséquence, les loyers sont très élevés et la taille moyenne des logements fort réduite. Faute de régulation suffisante, cette situation engendre des inégalités criantes, en particulier en termes de logements.

toute première nécessité, présente une rigidité importante à la baisse, ce qui a pour conséquence que même en augmentant considérablement l'offre de logement d'une ville, le prix des loyers ne diminuera pas. Que du contraire, la mise sur le marché d'un nombre important de logements neufs risque de contribuer à augmenter l'attractivité de la ville, engendrant alors une nouvelle hausse des prix pour l'ensemble du secteur.

CONCLUSION

Si le «boom démographique» annoncé constitue le premier élément utilisé par nos dirigeants pour proposer la densification de la ville, le second, celui de la faible densité de Bruxelles complète leur argumentaire. En apparence du moins, le raisonnement tient la route, une augmentation conséquente de la demande et une relative faiblesse de l'offre : il faut construire plus de logements !

Mais une analyse plus fine des données disponibles montre très rapidement les limites de cette logique tant du point de vue de la demande que de celle de l'offre. Ensuite se pose la question de la demande et des besoins réels. Les prévisions établies montrent clairement que l'augmentation de la population sera en majeure partie due aux ménages à faibles revenus (voir p.8-9). Sans attendre de voir si ces projections se réaliseront, la difficulté d'accès pour une part de plus en plus grande de ménages à faibles revenus au marché du logement est déjà une réalité.

Pourtant, ni le projet de PRAS démographique, ni le futur PRDD ne permettent de garantir une plus grande accessibilité de ces ménages au marché du logement bruxellois. Ce n'est d'ailleurs manifestement pas l'objectif des pouvoirs publics tant locaux que régionaux qui cherchent avant tout à attirer ou à retenir la classe moyenne à Bruxelles. Le «boom démographique» annoncé sert avant tout de prétexte au gouvernement bruxellois pour prolonger sa politique de revitalisation de la ville et pour augmenter son attractivité résidentielle et tertiaire, avec, pour conséquence inéluctable, un renforcement du phénomène de l'exclusion par le logement. ●



Une augmentation de l'offre de logement (privé) ne permet pas d'éviter cet écueil. Le marché du logement n'est pas un marché parfait, loin de là. D'une part, il y a un rapport de force très inégal entre propriétaires et locataires. Les premiers pouvant se permettre bien souvent de laisser un logement vide en attendant de trouver le locataire « idéal » au prix qu'ils auront fixé, tandis que les autres craindront assez légitimement de se retrouver à la rue. D'autre part, le logement, qui est un bien de



COLLECTION DE LA COMMUNE DE SCHAEERBEEK

SUR UN AIR , DE DÉMOGRAPHIE...

Malgré une longue tradition en études démographiques pionnières et de grande qualité, la Belgique et Bruxelles ne semblent pas s'être emparées des questions démographiques à un niveau politique pour penser l'aménagement du territoire.



L'histoire de la statistique démographique moderne remonte en Belgique aux travaux d'Adolphe Quetelet (1796-1874) qui, le premier, a tenté de dresser un portrait de la population. Il est à l'origine du premier recensement (1846) qui intégrait des données tant démographiques que d'ordre social et économique. À cette époque en effet, la statistique démographique se préoccupait beaucoup de mettre en rapport les phénomènes de natalité et de mortalité excessives, observées en certains endroits du territoire, avec des conditions de vie et des facteurs sociaux. L'étude de l'Inspecteur général des Prisons, Edouard Ducpétiaux (1804-1868), consacrée à la mortalité à Bruxelles pour la période 1840-1842, est emblématique de cette préoccupation. L'enquête réalisée par cet homme engagé dans l'action sociale visait plus à mettre en évidence les effets des conditions de vie sur la démographie qu'à prévoir l'évolution de la population à court, moyen ou long terme. La «Carte de la mortalité comparée à l'indigence dans la Ville de Bruxelles», qui résulte de ses observations, oppose déjà clairement les quartiers pauvres où l'on meurt plus et plus jeune aux quartiers aisés où l'on meurt moins et plus vieux. À cette époque, démographie et espace urbain sont donc mis en résonance.

LE PRÉTEXTE HYGIÉNISTE

Paradoxalement, cette corrélation établie entre quartiers pauvres, morbidité (maladie) et mortalité des habitants ne déboucha pas sur des mesures radicales en faveur du logement ouvrier par exemple mais suscita, ou plutôt accompagna, l'émergence d'un discours virulent des autorités et de la bourgeoisie au pouvoir à l'encontre des «impasses», des «ruelles insalubres» des «taudis infects»,... juste bons à être éradiqués. Les grandes opérations urbanistiques menées à Bruxelles entre 1850 et 1950 (destruction-reconstruction du quartier Notre-Dame-aux-Neiges, voûtement de la Senne, Jonction Nord-Midi,...)

s'appuyaient presque systématiquement sur ce discours. Pour autant, on n'investit jamais dans la construction massive de logements en remplacement des destructions opérées.

Plus globalement, on ne peut pas dire qu'il y ait eu à Bruxelles de véritables mesures qui aient suivi les réflexions occasionnelles sur les projections démographiques et sur leurs liens avec le développement territorial. Tout au plus le «spectre» d'une croissance ou d'une décroissance démographique permet-il ici ou là d'ajouter (ou d'agiter) un argument, au moment de la réalisation d'un grand projet par exemple.

DÉMOGRAPHIE ET FISCALITÉ

Seule exception à ce tableau : le problème de la dépopulation du centre urbain qui a des répercussions sur les rentrées fiscales des communes. À Bruxelles, l'inexorable baisse démographique qui affecte le centre-ville (Pentagone) est amorcée dès les années 1890, et se prolonge sur près d'un siècle. La réponse prioritairement donnée par les autorités communales à ce phénomène a été de créer du logement destiné aux classes sociales supérieures (espérant ainsi attirer des habitants fiscalement intéressants) et/ou d'incorporer de nouveaux territoires. C'est ainsi que furent successivement créés et incorporés de nouveaux quartiers bourgeois du type Quartier Léopold, avenue Louise, Quartier des Squares, au cours du 19^e siècle ; puis quartier Roosevelt en 1910 ; et enfin les anciennes communes de Laeken, Neder-Over-Heembeek et Haren en 1921. Cette politique enraya à peine l'hémorragie. Les grands travaux d'infrastructure et d'équipement tertiaire accentuèrent le processus : entre 1946 et 1999, la population de Bruxelles-Ville diminua de 30% encore, le phénomène se doublant d'un appauvrissement global de la population.

Dans les autres communes de la Région, les situations sont différenciées, tant dans la chronologie des croissances et déprises démographiques que dans la composition sociale de

ces phénomènes. Dans tous les cas, la déprise démographique y est cependant moins intense que dans la ville-centre. Celle-ci ne suscite que rarement l'élaboration de stratégies de développement territorial. St-Josse fait figure d'exception puisque dans cette commune, l'emblématique bourgmestre Guy Cudell assuma au cours de ses longues années de mayorat (1953-1999) une politique qui consistait à autoriser la construction de tours de bureaux jugées lucratives pour la commune pour assurer les sources de financement d'une politique de construction de logement social. Le «succès» de cette politique doit aujourd'hui être fortement relativisé.

POUR UNE POLITIQUE DES PETITS PAS ?

En d'autres mots, il ne semble pas exister à Bruxelles, ni en Belgique, de tradition politique de réflexion sur les relations entre phénomènes démographiques (immigrations, vieillissement, rajeunissement, compositions familiales,...) et aménagement du territoire (en termes de logement, de services,...). Cette absence laisse aujourd'hui les autorités bien démunies devant la reprise démographique amorcée en région bruxelloise, comme dans tant d'autres villes, depuis le début ou le milieu des années 1990.

A l'instar de H. Gérard, démographe à l'UCL, on pourrait donc affirmer qu'en Belgique :

«La population-variable tout compte fait difficilement maîtrisable-apparaît dès lors comme un donné dont il faut s'accommoder. Une telle optique toutefois requiert de rester attentif à l'évolution de cette variable et de faire les 'accommodements' nécessaires au fur et à mesure et sans se limiter au seul court terme. Mais quelqu'élémentaire qu'elle soit, cette façon d'envisager les choses ne semble même pas avoir été adoptée en Belgique jusqu'ici »^[1]

Ces quelques mots de conclusion résonnent d'autant plus qu'ils ont été écrits en 1976... •

1. H. Gérard, « La politique démographique en Belgique », dans La population de la Belgique (1974 World Population Year), 1976 , pp. 177-200, ici p. 200.



AUGMENTATION DE LA POPULATION...

Un certain nombre d'études révèlent des évolutions démographiques déjà en cours depuis des années à Bruxelles. Elles constituent un indicateur important pour les autorités publiques qui se doivent d'anticiper et de répondre aux besoins de la population, notamment en termes de logements et d'équipements. Mais suffisent-elles à motiver le projet politique de la Région ?



L'anticipation des besoins futurs est très certainement un élément que nos dirigeants se doivent de prendre en compte pour poser les orientations politiques d'aujourd'hui. Encore faut-il veiller à dépasser l'approche purement quantitative et l'agitation des seules prévisions globales, comme le fait malheureusement le PRAS dit « démographique ». Une analyse plus fine des caractéristiques tant actuelles qu'à venir de la population bruxelloise et de sa répartition sur le territoire est nécessaire.

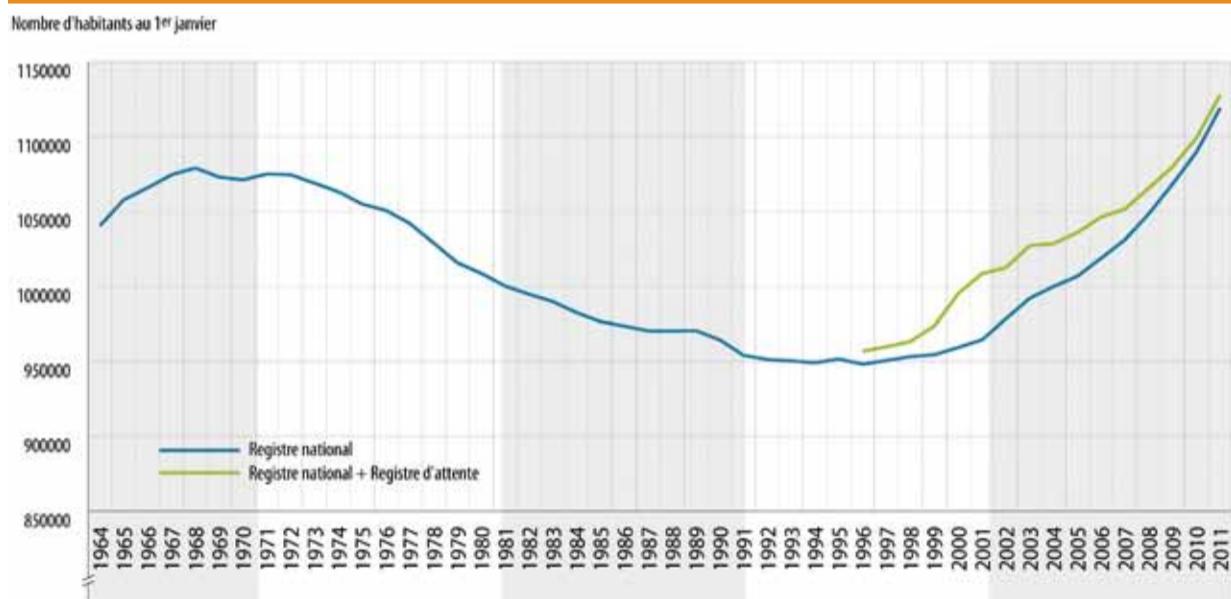
GARE AUX PROJECTIONS

S'il est tout à fait possible, à partir des données existantes (registre de la population, monitoring des quartiers, ...), de décrire la composition de la population bruxelloise actuelle, il est nettement plus difficile d'en prédire l'évolution dans le temps.

Les démographes ont recours à diverses méthodes pour interpréter les phénomènes démographiques, mais leurs prévisions dans le temps comportent toujours une marge d'erreur car l'évolution réelle de la population est en partie liée à un certain nombre de choix politiques à venir. Une projection de la population fournit une image de ce que pourrait être la population dans le futur à partir de la connaissance du passé et en prenant des hypothèses sur trois composantes : la fécondité, la mortalité et les migrations.

À titre d'exemple, les projections du Bureau Fédéral du Plan (BFP), souvent mises en avant par les pouvoirs publics, consistent en un scénario central et des scénarios alternatifs correspondant à une variante basse et haute pour chacun des trois paramètres fondamentaux cités plus haut. « Les trois scénarios pour chaque paramètre se veulent réalistes, le scénario central étant le plus vraisemblable »^[1].

Évolution de la population en Région bruxelloise, 1964-2010



D'autres chiffres sont également souvent avancés, en particulier ceux de l'Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse (IBSA), ou encore ceux issus d'une étude commandée par le Ministre Cerexhe et publiée en mars 2011. Les variations entre ces trois études sont de l'ordre de 7% pour l'horizon 2020, soit près de 100.000 habitants^[2]. Plusieurs auteurs ont mis en évidence des erreurs de projections de l'ordre de 5 à 15 %, à un horizon de 20 ans^[3]. « Elles peuvent en outre être nettement plus grandes pour certains groupes d'âge, en particulier les jeunes et les personnes âgées »^[4].

Ces différences s'expliquent par un certain nombre de facteurs d'incertitude au sein même des paramètres pris en compte pour réaliser ces projections. Si les hypothèses concernant

l'espérance de vie et le taux de fécondité des femmes ont une relative fiabilité en Belgique, l'élaboration des hypothèses d'immigration internationale est quant à elle nettement plus risquée, de l'aveu du BFP lui-même. En effet, les politiques menées en matière d'accueil des étrangers, et de manière plus large, le contexte économique et politique tant national qu'international ont une influence considérable sur les phénomènes migratoires.

Un facteur d'incertitude supplémentaire à Bruxelles sera l'impact de la mise en service du RER (actuellement annoncé pour 2019) sur la migration interne, dans la mesure où elle risque fortement d'accélérer la fuite des ménages vers la périphérie^[5].

...OUI, MAIS ENCORE ?

NE PAS REPRODUIRE LES ERREURS DU PASSÉ

Les prévisions démographiques passées ont montré des résultats parfois très éloignés de la réalité^[6]. Par exemple, dans les années 1960, les projections faisaient état d'une forte hausse de la population en Belgique. Elles ont sous-tendu de grands travaux d'infrastructures. On sait aujourd'hui qu'on s'est trompé. Quand le journaliste Jean-Claude Defossé faisait ses reportages sur les travaux inutiles, il a simplement fait apparaître de grossières surestimations. Dans les années 1980, on a fait machine arrière sur base du déclin démographique amorcé dans les années 1970. Et encore une fois, on s'est trompé à terme.

Faut-il pour autant tourner le dos à toute projection ? Non, anticiper autant que possible les besoins essentiels des personnes doit faire partie des missions de l'autorité publique. S'il est illusoire d'arriver à réduire les marges d'erreur des projections, il faut par contre veiller à mieux mettre en évidence les facteurs d'incertitude et à en tenir compte dans les décisions qui sont prises. En matière de planification urbaine, cela passe entre autres par la mise en œuvre de politiques plus progressives, basées sur une stratégie de réserve, à l'inverse de la tendance imprimée par le projet de PRAS démographique qui tend à ouvrir tous les phantasmes le long du canal alors que nous soutenons que celui-ci doit garder sa vocation industrielle et logistique.

COMMENCER PAR RÉPONDRE AUX BESOINS ACTUELS

Depuis 1995, la population bruxelloise augmente. Au 1^{er} janvier 2012, le registre national renseigne 1.146.481 habitants, auxquels il faut ajouter 8.874 personnes inscrites au registre d'attente comme candidats réfugiés. Outre cette population « officielle », la région bruxelloise compte aussi un certain nombre de personnes qui y habitent sans être inscrites : étudiants, personnel diplomatique, « sans-papiers »,...

Pour ces dernières catégories de personnes, on ne dispose que d'estimations, ce qui rend difficile la détermination exacte de la population de notre ville. À titre indicatif, il y aurait 100.000 personnes en situation irrégulière en Belgique, dont une bonne part en région bruxelloise^[7] et il y a environ 12.300 personnes ayant un statut diplomatique vivant à Bruxelles^[8].

Après avoir fortement chuté entre 1964 et 1995, la population bruxelloise a donc de nouveau atteint et même légèrement dépassé aujourd'hui son maximum historique. Au niveau régional, cette situation engendre une tension importante dans le secteur du logement ainsi qu'au niveau des services à la population (crèches, écoles,...) qui connaissent tous deux une saturation importante.

COMPRENDRE L'ÉVOLUTION EN COURS

L'évolution de la population peut être expliquée par la combinaison de trois facteurs : le solde de migrations internes, le solde de migrations externes et le solde naturel. Comme les années précédentes, les deux derniers soldes sont nettement positifs pour Bruxelles en 2011, ce qui explique que sa population continue à augmenter, malgré la poursuite de l'exode des classes moyennes vers la périphérie.

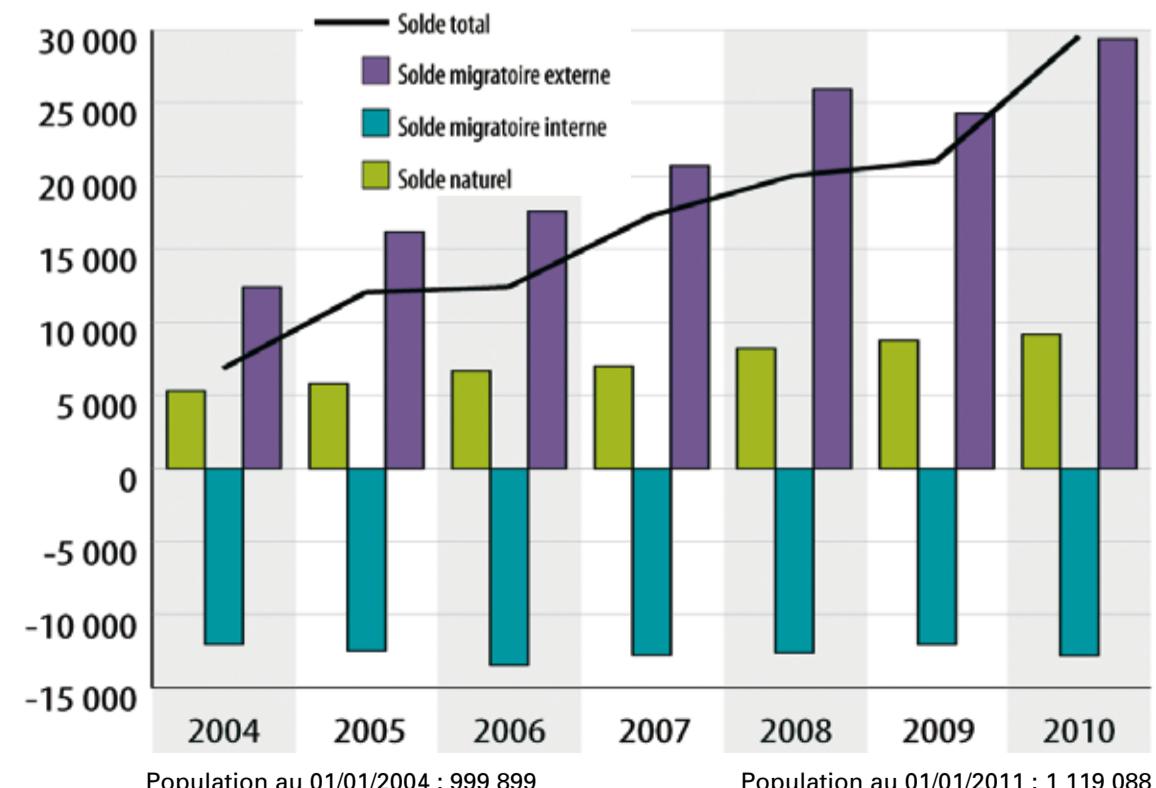
Le solde naturel (+9.179) se calcule en faisant la différence entre le nombre de naissances (+18.612) et le nombre de décès (-9.433). Ce solde est positif et en croissance depuis 1985. Il augmente car le nombre de naissances augmente, en particulier dans les quartiers populaires, et parce que le nombre de décès diminue suite à la diminution du nombre de seniors dans la population et à l'augmentation de l'espérance de vie.

Le solde de migrations externes est la différence (+29.406) entre les personnes qui viennent de l'étranger pour vivre à Bruxelles (+55.590) et les Bruxellois qui sont partis vivre à l'étranger (-26.184). Il est intéressant de noter que Bruxelles吸吸收 plus d'un tiers (36,4%) des migrants venus s'installer en Belgique. Une partie non négligeable de ceux-ci sont des ménages d'origine modeste.

Le solde de migrations internes (-12.819) est la différence entre le nombre de personnes

Evolution des soldes naturels et migrations en région bruxelloise, 2004-2010

Nombre d'habitants



quittant la Flandre ou la Wallonie pour venir habiter en région bruxelloise (+89.966) et les Bruxellois qui ont quitté la capitale pour une autre région (-102.785).

Ceci illustre clairement que derrière les chiffres du «boom démographique» se cache un triple phénomène. Premièrement, un départ de la classe moyenne, généralement des ménages avec enfants, vers la périphérie. Deuxièmement, une augmentation de la taille des ménages aux revenus modestes qui n'ont pas les moyens (et peut-être pas l'envie non plus) de chercher un logement plus grand et plus adapté en périphérie. Troisièmement, l'arrivée de nouveaux habitants, qui se répartissent environ à parts égales en deux catégories très différentes : d'une part des personnes aux revenus élevés qui ont une grande mobilité professionnelle et internationale, et d'autre part des personnes ou ménages d'origine modeste, venues chercher à Bruxelles un avenir meilleur.

Il est donc évident, au vu du profil socio-économique de nos nouveaux habitants, que le défi pour Bruxelles, n'est et ne sera pas tant d'augmenter l'offre de logements que de rendre celle-ci plus accessible et adaptée à tous les ménages bruxellois, et en particulier donc aux ménages à bas revenus.

LA POPULATION LA PLUS JEUNE DU PAYS

La population bruxelloise se distingue de celle des deux autres régions en termes de structure par âge : elle continue de rajeunir alors que les autres vieillissent. En 2010, l'âge moyen est de 37,6 ans en région bruxelloise contre 41,7 ans en Flandre et 40,4 ans en Wallonie.

Les flux migratoires contribuent au rajeunissement constant de la population adulte de Bruxelles. Les chiffres de population au 1^{er} janvier 2011, montrent que parmi les étrangers, on trouve une plus grande proportion de jeunes adultes mais une plus petite proportion de personnes âgées que chez les Belges. La proportion de jeunes enfants est plus petite parmi les étrangers, ce qui s'explique en partie par les naturalisations. Parallèlement (et en partie grâce) à son flux continu d'immigration internationale, Bruxelles contribue aussi dans une large mesure à la dynamique des migrations internes de la Belgique. Cet échange est loin d'être neutre en termes d'âge et de composition du ménage. Le flux entrant consiste quasi exclusivement en des personnes jeunes, souvent célibataires et pour la plupart locataires. Le flux sortant est majoritairement constitué de classes d'âge un peu plus âgées. Ce sont souvent des ménages avec enfants, ce qui se traduit par des soldes migratoires négatifs au-dessus de 30 ans et en dessous de 15 ans. La rareté de l'offre de logements à acquérir à un prix abordable reste la principale motivation à l'exode de la capitale.

« SPÉCIALISATION DÉMOGRAPHIQUE » DES COMMUNES

Les chiffres à l'échelle régionale masquent toutefois des réalités locales très contrastées. En y regardant de plus près, on constate des évolutions

démographiques parfois fort différentes selon les communes, allant d'une faible diminution de la population pour certaines à une forte croissance pour d'autres. Il en résulte une différence dans les structures d'âges : vieillissement d'Uccle et de Watermael-Boitsfort ou, au contraire, rajeunissement d'Anderlecht.

On parle ainsi d'une «spécialisation démographique» des communes bruxelloises. Globalement, un clivage nord-ouest/sud-est sépare les communes, au nord-ouest, plus peuplées et qui devraient continuer à croître plus vite que la moyenne dans la décennie en cours, et les communes du sud-est, des communes souvent moins densément peuplées, et dont la croissance devrait continuer à être plus modérée que la moyenne.

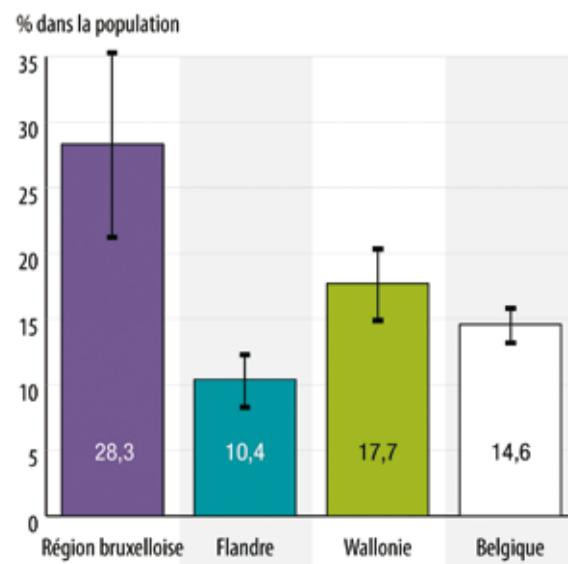
Par ailleurs, la croissance démographique des communes est elle-même loin d'être homogène. Une forme d'essoufflement se dessinera à Ixelles ou à Evere, alors qu'une certaine accélération serait au contraire de mise à St-Gilles. Les communes ne semblent pas non plus toutes être au même stade de «re-densification». Si certaines ont rattrapé leur maximum historique, d'autres en sont encore loin (St-Gilles +/- 48.000 habitants en 2012 pour 70.000 en 1939).

UNE PROPORTION IMPORTANTE DE LA POPULATION EST PAUVRE

Plus d'un quart de la population bruxelloise vit avec un revenu inférieur à celui du seuil de risque de pauvreté. Cette proportion est bien plus élevée que dans l'ensemble du pays, en Flandre et en Wallonie.

En Belgique en 2010, ce seuil est de 11.678 € par an, soit 973 € par mois pour un isolé. Pour un parent isolé avec deux enfants, le seuil est de 1.557 € par mois, pour un couple avec deux enfants, il est de 2.044 € par mois. En 2011, le seuil de pauvreté pour un isolé s'élève à présent à 1.000 € par mois [9].

Pourcentage de la population sous le seuil de risque de pauvreté par région, revenus 2008.



Source : Direction générale Statistique et Information économique, EU-SILC 2010

Notons par ailleurs que la plupart des allocations minimales de remplacement de la sécurité sociale (allocations de chômage, allocations d'attente, ...) et celles de l'aide sociale (revenu d'intégration, alloué par les CPAS, allocation pour handicapés, CRAPA pour les personnes âgées) sont inférieures à ce seuil international de pauvreté.

Une alternative pour définir un seuil de revenu est de travailler avec un «budget standard». C'est le budget dont il faut pouvoir disposer pour acheter un panier de biens et services nécessaires. Celui-ci prend en compte les besoins fondamentaux qui doivent être satisfaits pour vivre dans la dignité humaine [10]. Alors que le seuil de risque de pauvreté est basé sur le revenu disponible, le budget standard est défini sur base du revenu nécessaire. Le budget standard est plus élevé à Bruxelles que dans le reste du pays. En d'autres termes, le coût de la vie est plus élevé à Bruxelles, ce qui aggrave la pauvreté en cas de bas revenu. Ainsi en va-t-il très certainement pour l'accès au logement.

DISPARITÉ DE REVENUS ENTRE LES COMMUNES

Entre 2008 et 2009, le revenu médian par déclaration a augmenté légèrement à Bruxelles et dans les autres grandes villes du pays. Ce revenu est plus élevé à Bruxelles qu'à Liège et Charleroi mais plus bas qu'à Anvers et Gand. Le revenu médian par déclaration varie de 13.229 € à St-Josse à près du double (22.877 €) à Woluwe-St-Pierre. Il y a aussi des grandes différences de revenu médian par déclaration entre les quartiers bruxellois.

Par ailleurs, les inégalités de revenus sont plus marquées en région bruxelloise que dans l'ensemble du pays : les 10 % de déclarations les plus élevées représentent 35 % du total des revenus imposables à Bruxelles pour 31,9 % en Belgique.

Le budget alloué par les ménages au logement étant en hausse constante, cette disparité de revenus entre communes et, de manière générale, le clivage nord-ouest/sud-est de la ville, se retrouve assez logiquement dans l'occupation des logements. En effet, on constate une importante sur-occupation et des besoins non satisfaits des ménages dans le centre et les communes de la 1^{re} couronne et, au contraire, une sous-occupation et des besoins sur-satisfait principalement dans le sud-est. Ces données indiquent clairement pour quel public se font ressentir le plus clairement les besoins en termes de logement.

Par ailleurs, la cartographie de la Région à l'aune de différents critères (âges, revenus, logements, accès aux équipements,) ne peut qu'interpeller. Va-t-on perpétuer le clivage nord-ouest/sud-est ? N'est-il pas plus que temps de réfléchir autrement à l'aménagement du territoire, en tablant notamment sur le potentiel représenté par les familles jeunes pour revitaliser les communes vieillissantes ?

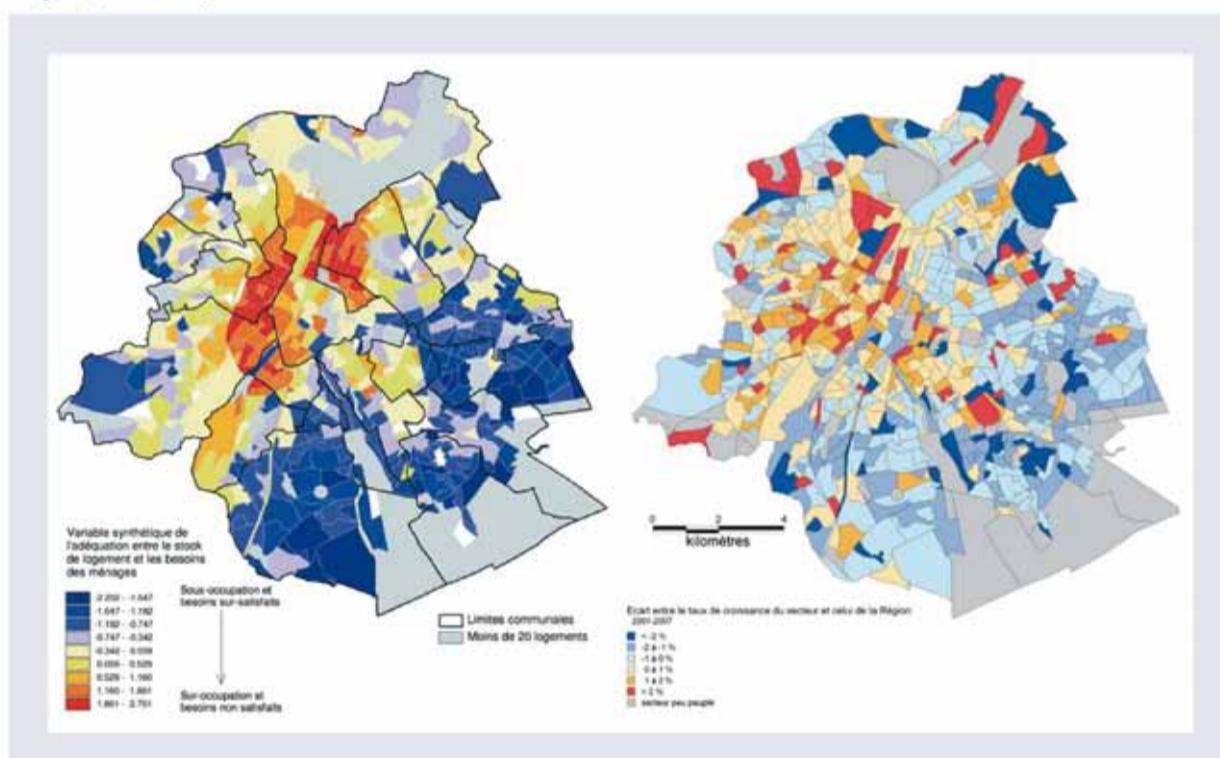
CONCLUSION

C'est sur base de l'ensemble des constats développés ci-dessus que devrait être réfléchie toute planification pour répondre aux besoins des

Variable synthétique de l'adéquation entre le stock de logement et les besoins des ménages.

CARTE 2 (gauche) : Représentation synthétique de l'adéquation entre stock de logement et besoin des ménages, 2001

CARTE 3 (droite) : Écart entre le taux de croissance de la population des secteurs statistiques et celui de la Région, 2001-2007



Source : DGSIE, IBSA, Etude Habitat

habitants de Bruxelles, ceux d'aujourd'hui et ceux de demain. Sans pour autant agiter des messages catastrophistes qui ne font que brouiller les pistes, l'évolution démographique et sociologique de la région bruxelloise implique de reconnaître que les défis dans le domaine de la pauvreté s'accroissent. L'accessibilité des ménages à bas revenus à un logement décent et abordable ainsi qu'aux services constituent des enjeux majeurs et incontournables pour notre région. La création d'emplois à destination des personnes peu qualifiées en est un autre.

Nous regrettons que ces préoccupations n'aient pas été reprises par le gouvernement qui aurait pu saisir l'opportunité du PRAS démographique pour s'en saisir. Au lieu de cela, le défi démographique sert à légitimer une politique de développement territorial exclusivement orientée vers la valorisation du foncier, qu'il soit public ou privé, et donc vers le profit.

Pendant ce temps, la construction de logements sociaux reste totalement insuffisante au regard de la demande, tandis que les quartiers populaires sont soumis à la pression des promoteurs et du politique qui y autorise un nombre croissant de logements neufs à destination des classes moyennes et supérieures. Faute de solutions à leur portée, les plus pauvres eux continuent à s'entasser, toujours un petit peu plus, dans des logements trop chers et mal équipés. •

1. BFP, Outils et méthodes du Bureau fédéral du Plan, septembre 2006.

2. Selon le BFP (2011), 1.270.862 en 2020 ; selon l'IBSA, 1.230.636 en 2020, selon l'étude commandée par le Ministre Cexxhe, 1.329.000 en 2020.

3. Arau, 2012. Explosion démographique : gare aux Projections..., www.arau.org.

4. Amel Bahri, Bruno Schoumaker & François Peltier. Projections de la population en Belgique et en France depuis les années 1930. Confrontation à la réalité et identification des erreurs, UCL, 2009.

5. STRATEC, 2000. Quelques impacts du futur RER sur la région bruxelloise et sa périphérie : www.stratec.be/files/articles/IMPACTSRER2-FB.pdf

6. Arau, 2012. Op cit.

7. Adriaenssens, S., van Meeteren, M., Pacolet, J., De Wispelaere, F., Hendrickx, J., Engbersen, G. (2009). *De ongekende samenleving : Schattingen en inzichten over irreguliere migranten en economische schaduwactiviteiten*. In : Vanderleyden, L., Callens, M. en Noppe, J., Studiedienst Vlaamse Regering. Sociale Staat van Vlaanderen 2009. Bruxelles : Vlaamse Regering (pp. 335-362).

8. Service Public fédéral des Affaires étrangères, 24/08/2012.

9. Ce seuil de risque de pauvreté est calculé annuellement pour chaque pays par rapport au revenu disponible médian du pays, le revenu médian étant le revenu réel qui partage exactement en deux la population. La moitié de la population dispose d'un revenu plus élevé que le revenu médian, l'autre moitié d'un revenu moins élevé.

10. Stroms & Van den Bosch, 2009.

Les données démographiques présentées dans cet article ont dû être résumées pour cette publication papier. Retrouvez l'article intégral sur le site d'IEB à l'adresse : www.ieb.be/-Demographie-le-dossier-complet

J'habite à Bruxelles depuis 10 ans déjà. Je travaille et je paie des impôts. Actuellement, je vis seule avec ma fille de 9 ans et je travaille dans le cadre des titres-services. Je loue un appartement dans le privé mais j'ai reçu mon préavis. Je cherche un autre logement, si possible dans le public. Mais ce n'est pas facile. Il faut s'inscrire mais il y a des centaines de personnes avant moi. Je cherche un appartement avec deux chambres. La moitié de mon salaire va y passer, même si je trouve un appartement dans le public.

Je n'ai personne pour garder ma fille pendant les congés, les journées pédagogiques ou quand elle tombe malade. De temps en temps, je peux confier ma fille à une amie âgée mais elle habite à Gand. Ma fille a été souvent malade cette année. J'ai du plusieurs fois m'absenter du travail pour ma fille. Et du coup, il y a des tensions avec mon employeur. J'ai peur de perdre mon travail.

Il faudrait à Bruxelles beaucoup de logements pour les personnes comme moi et moins chers. Les stages pour les enfants pendant les vacances soit sont tout de suite complets, soit sont trop chers, parfois plus que ce que je gagne en une semaine. Il faudrait améliorer les choses. Ce serait aussi nécessaire pour les parents d'avoir des services qui gardent les enfants malades, à domicile ou dans un endroit adapté.

AMAL

J'ai un appartement social, oui, mais qui me coûte la peau des fesses. Je paie plus de 1000 euros de loyer, c'est horrible, hein ? Mon salaire ne va que dans le loyer.

Moi, ayant cinq enfants, je suis belge mais d'origine marocaine. Mon mari aussi. Il n'y a personne qui veut nous louer. Déjà t'es marocaine, déjà c'est limite, mais en plus t'arrives avec cinq enfants, c'est laisse tomber quoi !

MALIKA

BESOINS DES MÉNAGES ET TENSION DÉMOGRAPHIQUE

L'évolution démographique en cours se caractérise également par une transformation du modèle familial classique, ce qui n'est pas sans conséquences, d'une part, sur le secteur du logement lui-même et, d'autre part, sur les besoins de ces familles en mutation.

UN MODÈLE FAMILIAL EN MUTATION



La famille classique, duo-parentale, tend à ne plus être la norme. Or, la morphologie des logements bruxellois est relativement basée sur ce premier modèle et l'évolution vers des formes d'habitats différents voir modulables n'est pas encore une réalité, ce qui implique une difficulté accrue pour certains ménages à trouver un logement adapté.

On pense bien sûr aux familles nombreuses, en particulier celles bénéficiant de faibles revenus, mais également aux familles monoparentales qui semblent être toujours plus nombreuses à Bruxelles. Pour ces deux types de familles, le coût et la taille relativement formatée des logements bruxellois constituent indéniablement un facteur d'exclusion. Un autre phénomène qui tend lui aussi à prendre de plus en plus d'ampleur est celui de la garde alternée des enfants en cas de séparation des parents. Ceci a un impact sur le marché du logement puisqu'un nombre important de chambres n'y sont occupées qu'une semaine sur deux.

Toutes ces situations font partie d'une évolution globale du contexte sociétal dans lequel nous nous trouvons. Elles contribuent par ailleurs à augmenter la tension déjà existante sur le marché du logement, tout comme sur celui des services d'ailleurs. Dans un contexte de pénurie et de prix élevés, il se crée en effet une forme de concurrence entre les ménages qui se trouve

renforcée par l'émergence des besoins spécifiques à chaque situation.

BRUXELLES, CAPITALE DE LA FAMILLE MONOPARENTALE

Historiquement, la monoparentalité commence à prendre de l'importance dans les années 1960. En 2008, les familles monoparentales représentaient 33% des familles avec enfants dans les 19 communes bruxelloises, contre seulement 20% en région flamande et 29% en Wallonie. Par ailleurs, 15% des mères bruxelloises vivent seules lorsqu'elles accouchent. 24,4% des enfants bruxellois en dessous de 18 ans grandissent dans une famille monoparentale.

Il est probable que la région bruxelloise, en tant que grand centre urbain, devienne à un moment donné du cycle de vie, un refuge pour les familles monoparentales^[1]. Les jeunes ménages à revenus moyens quittent la région et trouvent un logement — abordable et mieux adapté — en périphérie bruxelloise où ils s'établissent pour fonder une famille. A la suite d'une désunion ou d'un décès, ces familles, devenues entre-temps monoparentales, retournent en ville. Plusieurs raisons expliqueraient ce «retour» : d'abord la nécessité de réduire les temps de parcours entre lieu de travail, école, domicile, commerces,... Ensuite, la recherche d'un logement plus adapté et moins cher. Enfin, après une séparation, le retour à la location.

Globalement, 77,5% des chefs de familles monoparentales étaient des femmes en 2008. Cette proportion monte à 90,3% si on prend en compte seulement les ménages monoparentaux avec au moins un enfant de moins de deux ans. Un peu moins de la moitié des chefs de familles monoparentales travaillent (37,8 % de salariés - 5,9 % d'indépendants). Les autres sont demandeurs d'emploi, inactifs ou émargent au CPAS. La comparaison entre le taux d'emploi des familles monoparentales et celui des familles duo-parentales montre une différence significative en faveur des personnes issues du premier groupe et cela, autant chez les hommes que chez les femmes.

Déjà fragilisées, ces familles rencontrent du coup plus de difficultés à trouver un logement correct et à bénéficier d'un accès à toute une série de services. Des comparaisons sur base du sexe font davantage ressortir la position plus difficile des femmes. «A Bruxelles, pour les mères seules avec enfants, les logements sont souvent plus petits, de moins bonne qualité et proportionnellement plus coûteux que la moyenne. Les logements sont par ailleurs moins bien chauffés, démontrent plus de problèmes d'environnement (bruits, pollution, vandalisme, délinquance,...) et sont moins bien équipés»^[2].

CRÈCHES : UNE PLACE POUR TROIS ENFANTS ET DES BESOINS FLEXIBLES

L'augmentation de la population et la transformation progressive des modèles familiaux



IMAGE DE PROPAGANDE DU GOUVERNEMENT CHINOIS



«L'ARGENT DE POCHE» DE FRANÇOIS TRUFFAUT

amènent par ailleurs des besoins neufs en termes de services. A l'image de ce qui se passe au niveau des crèches bruxelloises, le moins que l'on puisse dire est que ces besoins sont loin d'être satisfaits et que l'adaptation n'est pas encore vraiment en cours.

Le nombre d'enfants de moins de trois ans en région bruxelloise était de 47.440 au 1^{er} janvier 2008, le nombre total de places en crèche étant seulement de 14.391, soit une place pour trois enfants. La proportion d'enfants de cet âge croîtrait encore d'année en année d'ici 2020, compte tenu du nombre de jeunes adultes. L'offre actuelle est donc bien insuffisante pour couvrir les besoins des parents bruxellois en matière d'accueil, d'autant que la ventilation par commune montre de grandes disparités.

Neuf communes se trouvent effectivement en dessous de la moyenne régionale des 31 %. Ce sont les communes de l'ouest de la Région de Bruxelles-Capitale (à l'exception de Ganshoren), ainsi que trois communes de l'est de la première couronne (Saint-Gilles, Saint-Josse et Schaerbeek) auxquelles s'ajoute Forest. Le croissant pauvre, avec une part importante d'enfants de moins de 3 ans, a une moyenne de 16 places en milieu d'accueil collectif pour 100 enfants. Certains quartiers, en bordure du croissant pauvre, sont également faiblement fournis en équipements d'accueil collectif, surtout dans le centre d'Anderlecht (Veeweyde, Scheut par exemple).

La demande en milieux d'accueil a évolué depuis 15 ans, tandis que l'offre actuelle n'est pas en adéquation celle-ci. Dans les crèches publiques, il faut bien souvent prouver que l'on a un emploi pour pouvoir accéder à une place et l'inscription n'est possible qu'à condition de placer son enfant un minimum de jours par mois. Or, il existe aujourd'hui une demande de services plus ponctuels pour différents motifs (formations de moyenne et longue durée, entretiens d'embauche, temps libre,...) qui n'est pas suffisamment couverte malgré la mise en place de services de «haltes garderies» dans plusieurs communes.

UNE INÉGALITÉ D'ACCÈS AUX SERVICES

A la difficulté de trouver un logement abordable et adapté, se rajoute donc celle d'accéder à toute une série de services de base, tels que l'enseignement,

les crèches, les formations, les soins de santé, ... Ce problème est d'autant plus crucial que la hausse démographique en cours est largement due à l'arrivée de nouvelles familles à faibles revenus ainsi qu'à la hausse des naissances dans les quartiers populaires, ce qui aura un impact non négligeable sur les finances publiques.

Se rajoute à cela le fait que notre ville est confrontée à une double limite : celle de son territoire et celle de son sous-financement, ce qui rend difficile la prise en charge des politiques sociales qu'il y a lieu de mettre en œuvre. Dans un tel contexte, le risque est grand de voir nos pouvoirs publics totalement dépassés et impuissants, laissant au secteur privé le soin de répondre aux besoins existants. On le voit déjà au niveau des crèches, où le manque de places disponibles dans

le public pousse les ménages à se tourner massivement vers le secteur privé. Mais le problème se pose également de manière de plus en plus prégnante au niveau des écoles, où, petit à petit, l'ensemble des niveaux d'enseignement arrivent à saturation. Inexorablement, cette situation risque de nous conduire à un niveling vers le bas de notre enseignement ainsi qu'à une ségrégation de plus en plus marquée entre ceux qui disposent des moyens nécessaires pour inscrire leurs enfants à temps et à heure dans les bonnes écoles et les autres.

A ce jeu, les familles déjà fragilisées économiquement ou socialement ou simplement de par leur structure partent perdantes. •

[1] De Corte et autres, 2003.

[2] Nicolas Bernard, CRISP, 2007.

LES DIFFICULTÉS DES FAMILLES MONOPARENTALES

L'évolution démographique à Bruxelles montre de fortes diversités selon les quartiers et ses résidents. Parmi ceux-ci, les familles monoparentales sont particulièrement fragilisées et rencontrent des difficultés croissantes pour faire face à leurs besoins, tant en termes de logement que de services adaptés. Les familles monoparentales habitent plutôt dans les quartiers où le logement est moins cher et là où se trouvent d'importants ensembles de logement social. Ce sont souvent les quartiers où la pénurie de crèches est la plus aiguë. Les ménages monoparentaux n'ont que très peu de marges de manœuvre face à un parc locatif public saturé et à un marché de logements privés difficile d'accès. Dans ce contexte, le logement renforce souvent les conditions de pauvreté. La conciliation travail-famille reste particulièrement sous tensions par rapport aux situations monoparentales, que ce soit par rapport à la précarité des moyens et le vécu d'un certain abandon, ou à l'inverse à cause de l'épuisement causé par la double journée. Un discours, qui place trop l'accent sur l'égalité des chances ou l'activation en ignorant les charges familiales et domestiques, risque d'enfermer les mères dans leur rôle maternel en empêchant un accès à

l'emploi ; pourtant elles veulent être mère ET être femme. Renforcer l'accès à l'emploi devra alors passer obligatoirement par une augmentation des possibilités d'accès aux structures d'accueil de l'enfance. Face aux moyens financiers limités pour proposer aux enfants des hobbies, les lieux tels que clubs de jeunes, maisons de services d'aide sociale, etc. représentent des soutiens essentiels pour le bien-être des parents et pour le développement des enfants. Plus loin, face à la structure du marché de l'emploi bruxellois, il est nécessaire d'améliorer l'accès aux formations qualifiantes qui permettent de retrouver une plus grande stabilité professionnelle. Difficulté d'accès au logement, conciliation travail-famille sous tensions, manque de structures d'accueil pour enfants : c'est moins du côté de l'individu qu'il faut chercher l'explication des difficultés qu'à travers l'organisation du travail et des supports institutionnels qui ne parvient pas à s'adapter aux transitions que connaissent les trajectoires de monoparentalité. À défaut d'une adaptation des politiques publiques, les inégalités se retournent contre ceux et celles qui ont le moins d'atouts et de ressources pour y faire face.

MARTIN WAGENER

VIGNETTE AUTOMOBILE

Circulez, y a rien à voir !

Inter-Environnement Bruxelles se penche sur le projet de réforme fiscale qui vise à percevoir une contribution des camions et voitures circulant en Belgique mais qui sont immatriculés à l'étranger et à revoir la fiscalité des usagers belges avec un objectif de neutralité fiscale.

MATHIEU SONCK

Le 21 janvier 2011, les 3 régions du pays se sont accordées sur une réforme de la fiscalité routière qui prévoit l'introduction dès 2016 d'un prélèvement kilométrique pour les poids lourds et d'une vignette routière pour les voitures. L'accord envisage aussi une réforme coordonnée des taxes de circulation visant à calculer ces taxes sur base des caractéristiques environnementales du véhicule taxé.

Le prélèvement kilométrique sera basé sur la navigation satellite et les réseaux de communication sans fil (GNSS et technologie sans fil). Chaque poids lourd devra avoir une «On-Board Unit» (unité embarquée, ci-après dénommée OBU) à bord, à savoir un appareil électronique qui enregistre en permanence la position du poids lourd et qui transmet les données de localisation et de déplacement à un centre de traitement au départ duquel la facturation s'effectue sur base du nombre de kilomètres parcourus. Ce prélèvement kilométrique s'appliquera tant aux poids lourds belges qu'aux poids lourds étrangers.

La vignette routière sera virtuelle et ne nécessitera pas l'apposition d'un autocollant sur la vitre de la voiture. Il suffira aux conducteurs d'enregistrer leur plaque d'immatriculation, après quoi un réseau de caméras de contrôle installées le long des routes contrôlera en permanence, pour chaque voiture particulière, si la vignette a été acquittée, grâce à une technologie de reconnaissance automatique

des plaques d'immatriculation. Le système s'appliquera tant aux voitures particulières belges qu'aux voitures particulières étrangères. Les conducteurs belges devront acheter une vignette annuelle, tandis que les conducteurs étrangers auront le choix entre une vignette annuelle, une vignette bimestrielle et une vignette 10 jours. Les automobilistes étrangers pourront s'inscrire et payer via Internet, par SMS, par téléphone ou à un guichet installé à la frontière.

Pour les automobilistes belges, la vignette pourrait être perçue en même temps que la taxe de circulation. La vignette routière s'appliquera en principe sur toutes les routes des Régions et sera introduite sous forme de taxe régionale impropre. Tous ces principes seront soumis à la Commission européenne afin de s'assurer que le modèle est conforme à la réglementation européenne.

L'élaboration, l'installation et l'exploitation du système seront confiées à une société privée (un «Single Service Provider», SSP) qui percevra une rémunération basée sur le nombre de clients actifs (OBU actives). Les modalités d'évolution de la rémunération en cas d'augmentation ou de réduction du nombre de clients actifs seront définies dans le contrat, de façon à ce que la rémunération reflète la structure de coûts du SSP. À cet égard, il sera tenu compte du rapport entre les coûts fixes et les coûts variables. Selon la note transmise aux différents gouvernements régionaux, «la liaison entre la structure de coûts et la rémunération

doit permettre au SSP de maîtriser le risque de volume et devrait, selon toutes attentes, résulter en un meilleur prix pour les Régions».

IEB s'interroge sur l'intérêt de confier l'élaboration et l'exploitation du système à une société privée qui sera en partie rémunérée sur base du nombre de voitures contrôlées, ce qui sous-entend que le SSP n'aura pas intérêt à faciliter le transfert modal. IEB plaide donc pour une maîtrise publique intégrée du futur système, y compris en matière de prévention.

Bruxelles, dindon de la farce ?

Pratiquement, la structure des tarifs (appliquée tant aux camions qu'aux voitures) se basera sur deux composantes : un prélèvement d'infrastructure, pour toutes les routes à péage et un prélèvement pour coûts externes, qui se limite aux coûts générés par la pollution de l'air et les nuisances sonores induites par la circulation.

Nous réclamons un péage urbain, dès 2016 !

IEB note que le système proposé ne permet pas de prendre en compte d'autres coûts externes fondamentaux (congestion, financement des transports publics, des parkings, de la sécurité routière,...) En outre, il prévoit des tarifs avantageux pour les véhicules respectant les normes EURO, ce qui ne règlera en rien les problèmes de mobilité à Bruxelles.

Le prélèvement kilométrique sera calculé au minimum sur toutes les

autoroutes, le réseau de transport transeuropéen et l'actuel réseau routier Eurovignette. Les tarifs seront digitalisés sous forme de zones tarifaires. Une zone tarifaire pourra être fixée pour chaque route ou tronçon routier, indépendamment de la localisation géographique. Chaque zone pourra avoir son propre tarif. On parle d'une taxe kilométrique «camion» de l'ordre de 0,10 à 0,20 euros par kilomètre parcouru.

En ce qui concerne les voitures immatriculées en Belgique, la vignette prévoit le prélèvement d'un tarif uniforme sur toutes les voitures, quelle que soit la situation géographique et le nombre de kilomètres parcourus. On parle d'un prélèvement de 50 à 100 euros par an, avec une intention affichée de réduire d'autant l'enveloppe correspondant

à la taxe de circulation, avec d'éventuels transferts de taxes des voitures les moins polluantes vers les voitures les plus polluantes.

Il faut noter que, dans la formule proposée, la taxation des camions ne générera pratiquement aucun revenu pour Bruxelles. En effet, malgré des frais d'infrastructure très élevés, Bruxelles n'accueille que 1,6 % des kilomètres parcourus par les camions. Si elle n'est rétribuée qu'à



JACQUES TATI « TRAFIC »

flamands s'équipent d'un OBU) et légale (qu'en pense l'Europe?) de ce système.

Le système proposé dès 2016 pour les voitures individuelles permettrait par contre une taxation de type zonée en région bruxelloise dès sa mise en service. IEB ne peut qu'exhorter le gouvernement à mettre en œuvre un tel système dès 2016. Cette mesure est d'autant plus pertinente que Bruxelles doit supporter des frais d'infrastructure et de fonctionnement des transports en commun qui bénéficient largement aux navetteurs domiciliés en régions flamande et wallonne et que le système de vignette proposé ne contribuera que marginalement aux frais ainsi qu'aux nuisances environnementales générés par la circulation dans et à la frontière de son territoire.

Bonjour la démocratie urbaine !

Quelques *stakeholders* ont été identifiés par les autorités et ont été priés d'émettre un avis sur le futur système. Parallèlement, un processus de consultation publique était lancé sur les sites web des trois Régions.

Toutefois, l'information n'a été affichée dans les « actualités » du site web de Bruxelles-Mobilité que pendant 15 jours et seule une recherche du mot clé « vignette » menait à une page qui informait le public qu'il était invité à remettre son avis. IEB réclame que cette consultation publique fasse l'objet de la procédure habituelle des enquêtes publiques en Région de Bruxelles-Capitale. ●

en Belgique, IEB doute de l'intérêt d'appliquer une règle de neutralité fiscale au niveau de la taxation automobile car celle-ci ne poussera pas au changement de comportement et au transfert modal, elle permettra tout au plus de « verdir » le parc automobile existant. Si le principe de la neutralité fiscale devait être politiquement incontournable, IEB plaide pour un niveau global d'imposition constant, permettant par exemple d'éventuels allègements de la fiscalité sur le travail ou sur les taxes d'habitation des Bruxellois qui font le choix de déplacements « domicile-travail » vertueux.

IEB rappelle par ailleurs que le gouvernement bruxellois a voté le plan Iris2 qui invoque la nécessité de mettre en place un système de péage urbain à Bruxelles pour atteindre les objectifs de réduction de la pression automobile à Bruxelles. La récente étude de mobilité du quartier européen préconise d'ailleurs la même

hauteur de cette seule proportion, la spécificité de Bruxelles sera niée.

IEB remarque également que les Régions sont responsables des contrôles. Les contrôles en région bruxelloise présentant des difficultés techniques liées à sa densité de bâti seront plus chers et le retour sur investissement risque d'être inférieur à celui des autres régions.

Il faut augmenter la pression fiscale sur les voitures et instaurer un péage urbain.

La notion de neutralité fiscale, prônée par tous les gouvernements régionaux, est sujette à diverses interprétations. Pour ce qui concerne les véhicules individuels immatriculés

mesure. Rappelons enfin que selon l'étude STRATEC commandée en son temps par la Région bruxelloise, la mise en œuvre du RER nécessite elle-même une série de mesures d'accompagnement parmi lesquelles l'instauration d'un péage urbain.

À ce stade, il est difficile de se prononcer sur un système dont seuls les éléments techniques sont présentés. Il règne encore le plus grand flou sur l'adéquation de celui-ci avec les objectifs politiques de la réforme. Des objectifs politiques qui posent encore de nombreuses questions. On parle d'une politique plus efficace et plus durable, qui devrait être accompagnée de mesures complémentaires sur la taxe sur la circulation et d'un test « grandeur nature » de tarification au km pour les véhicules légers en région bruxelloise. Nous ne disposons d'aucune information valable sur ces mesures d'accompagnement. IEB émet de solides doutes sur la faisabilité technique (un OBU dans chaque voiture individuelle), politique (accord entre les Régions pour que les automobilistes wallons et



De la consternation du piéton bruxellois et de la planète Mars

« De la disparition du passé, on se console facilement ; c'est de la disparition de l'avenir dont on ne se remet pas. Le pays dont l'absence m'attriste et m'obsède, ce n'est pas celui que j'ai connu dans ma jeunesse, c'est celui dont j'ai rêvé... »^[1]

PAR L' ASSOCIATION DU QUARTIER LÉOPOLD

Depuis que nous avons découvert que nous n'irons pas de sitôt sur la planète Mars et que la banquise se réduit chaque jour davantage, la modernité ne peut plus être ce qu'elle a été. Bilan carbone, gaz à effet de serre, coût environnemental sont les limites irréversibles du progrès. L'accumulation démesurée sur une terre finie ne peut plus être soutenue et la préservation affectueuse de notre merveilleuse prison est sans doute une option à la fois plus raisonnable, mais aussi plus réjouissante.

Pendant que nous découvrons les conséquences dérégulatrices d'une économie mondialisée sur l'environnement bruxellois, nous comprenons que nos déceptions se situent bien au-delà de la nostalgie à laquelle d'aucuns souhaitent nous réduire. De la maîtrise collective du territoire urbain pour laquelle nous avons lutté pendant 40 ans au retour spectaculaire des magnats de la promotion immobilière, il y a une distance que les projets surprenants portés par une administration que nous ne comprenons plus renforce chaque jour davantage. Le progrès auquel nous aspirons ne peut se traduire dans la course spéculative effrénée qui se livre actuellement à Bruxelles sur les rives d'un canal industriel en train de devenir une marina angélique ou alors dans un

Quartier Léopold qui se réduit à ne devenir qu'européen.

Dans le quartier européen en train d'oublier qu'il est Léopold, ceux qui habitent encore à Bruxelles ne sont pas les bienvenus. Lors d'une journée portes ouvertes organisée par l'agence chargée par la vente des appartements de la tour Van Maerlant, un riverain a demandé au sémillant vendeur ce qu'il pensait du recours contre la hauteur démesurée de son si beau projet. Le vendeur rembruni s'est écrié que les Bruxellois n'avaient pas le droit de s'exprimer à ce sujet puisqu'ils sont étrangers pour la moitié d'entre eux, que les autres sont devenus trop peu nombreux pour revendiquer et que les mécontents doivent s'installer

non plus. L'un d'entre eux, confronté au débordement d'un chantier qui ne laissait de passage libre qu'au trafic des voitures s'est adressé au chef de chantier pour lui rappeler que la rue était un espace public qui devait rester accessible à tous les usagers et à fortiori aux plus fragiles d'entre eux. Le chef de chantier rembruni lui aussi s'est écrié à son tour qu'il fallait laisser travailler les travailleurs, qu'il devait passer par une autre rue et que s'il n'était pas content il devait aller habiter dans le Brabant.

Nous ne poursuivrons pas avec l'histoire de l'ombre portée du Projet Urbain Loi sur le square Marie-Louise, ni avec le conte fantastique du parc Léopold envahi par les phares historiques, ou avec le miracle

droit d'habiter leur ville, il faudrait se demander pourquoi le projet urbain des administrations locales pour les rives du canal comme pour le Quartier Léopold « où les évolutions urbanistiques s'attachent à traduire au mieux les évolutions de notre société » contredit à ce point les représentations collectives portées par un tissu associatif bruxellois actif depuis plus de 40 ans.

Le dynamisme de ce réseau est pourtant un atout qui a permis à la région bruxelloise d'assoir favorablement son positionnement territorial face aux défaillances des politiques nationales opérants sur le territoire régional dans les années 70. Il s'est constitué pour agir dans la durée, il est donc bien dans son rôle lorsqu'il s'engage aujourd'hui sans se laisser emporter par l'air du temps. Prendre appui sur les aspirations ancrées dans nos mémoires c'est nous ouvrir des perspectives plus réjouissantes que les contingences d'un présent sans cesse en rupture. Le Brabant est encore une alternative possible à la planète Mars, « mais il serait aberrant de prôner l'exil comme solution unique à nos problèmes moraux. »^[1] •

Ceux qui habitent encore à Bruxelles ne sont pas les bienvenus

ailleurs plutôt que d'empêcher les travailleurs de travailler, les promoteurs de promouvoir et les vendeurs de séduire on ne sait quels autres habitants qui ne devraient surtout pas être Bruxellois.

Dans le quartier européen qui tente de manifester son ouverture aux citoyens européens, les citoyens piétons ne sont pas les bienvenus

du cycliste renversé par un autobus au coin de la rue Belliard. Elles racontent le même phénomène de fragmentation de l'espace public et de dépossession territoriale. Plutôt que de s'interroger sur ce qui se cache derrière les actions des associations, la consternation des habitants ou les revendications du piéton qui manifestent en toute clarté leur

1. Amin Maalouf en 2012 dans « Les Désorientés »

Lectures d'automne



LIVRES

Mots de la Cage aux Ours

(COLLECTIF, éditions Constant, Bruxelles, 2012).

B-es-slâma ! Aller en stoemelings au fritkot à Pogge. Manger du fufu au pondou. Commander un pain français dans une boulangerie rifaine, une negerinnetet dans une pâtisserie belge. Traîner près de la Fontaine d'amour en évitant les hnouch aussi appelés poulets. Va à Molem, smeks ! Se traîter de klette ou de franskillon. Parler Maroxellois aux blédards, zinnekes et autres ânes van Schoorbeek... Autour de la Cage aux Ours (que certains continuent d'appeler par son nom officiel de place Verboekhoven) comme dans de nombreux autres quartiers de Bruxelles, différents groupes de population entretiennent une richesse linguistique melting-pot-esque qu'aucun dictionnaire ne reconnaît. Certains mots et expressions y font pourtant désormais partie du vocabulaire quotidien. Ils proviennent parfois de l'argot local, mais aussi des nombreuses communautés qui habitent ces quartiers et y amènent des éléments de leurs langues. L'arabe, le turc, le berbère, le swahili, l'espagnol, l'italien, le chinois ou le polonais ne sont qu'une sélection de la variété de langues qui assaisonnent le français, la langue courante du quartier, mais aussi le néerlandais et les réminiscences de patois bruxellois. Pendant trois ans, le projet La Langue Schaerbeekoise (mené par l'asbl Constant dans le cadre du contrat de quartier Navez-Portaels) a travaillé

autour de cette oralité en récoltant une multitude de mots entendus en rue, mais aussi en organisant des rencontres, des projections de films, des interviews, etc. Le livre « Mots de la Cage aux Ours » en est l'aboutissement : une sorte de dictionnaire nourri de ces influences qui, à l'image de son sujet, est ouvert au changement, flexible et organique. Rédigé à l'attention des habitants du quartier, il constitue aussi une invitation à découvrir celui-ci, et un outil pour tous ceux qui s'intéressent à la richesse linguistique des grandes villes qui, comme Bruxelles, ne sont pas internationales que par leurs bureaux, leurs institutions et leur tourisme, mais avant tout par les populations qui y vivent. L'un des participants au projet nomme cette créativité linguistique des migrants le *créole immigré* ou *l'immigratien*. Il y voit en effet une similitude avec le créole, qui a représenté pour les esclaves une possibilité d'assimiler la langue des oppresseurs tout en ne s'y perdant pas complètement. Toute proportion gardée, *l'immigratien* résulterait ainsi d'une résistance à la langue de l'alphabetiseur, d'une volonté de ne pas laisser enterrer, sous l'écrit, les cultures orales et populaires. Et ceci sans forcément altérer le sens des mots et des expressions, mais en les enrichissant tout en les déformant.

Les « Mots de la Cage aux Ours » est utilement complété par le site web du projet, qui propose une base de données sonore où l'on peut écouter tous les mots de la collection ainsi qu'une série d'émissions radio et de créations sonores réalisées à partir de ceux-ci, où les voix, les timbres, les accents, les intonations et les ambiances donnent une dimension encore plus impressionnante à ce travail.

www.lalangueschaerbeekoise.be

Villes sous contrôle. La militarisation de l'espace urbain

(Stephen GRAHAM, éditions de la Découverte, Paris, 2012).

Checkpoints, drones, GPS, passeports biométriques, insectes cyborgs, puces RFID, détecteurs de cibles, essaims de nanocapteurs, soldats-robots, barrières Jersey, dirigeables de surveillance, bombes incapacitantes et arsenal non léthal... Toutes ces technologies, qui semblent parfois relever de la science-fiction mais imprègnent souvent déjà notre quotidien de citadins, sont concoctées dans des laboratoires de l'armée. Elles sont les nouvelles armes de la guerre permanente dont les champs de bataille sont les principales agglomérations urbaines mondiales. Une guerre qui transforme les armées occidentales en forces contre-insurrectionnelles high-tech et chacun de nous en cible potentielle nécessitant d'être identifiée, pistée, surveillée, au nom de la prévention d'une menace indistincte. Le livre de Stephen Graham, professeur de géographie urbaine à l'université de Newcastle, nous donne les clés pour comprendre les logiques profondes de cet emballage militaro-sécuritaire globalisé.

REVUE

Moins ! Après la France (« La décroissance ») et la Belgique (« Kairos »), la Suisse a désormais son journal décroissant. « Moins ! » s'érige contre la banalisation des questions écologiques et propose une critique « éconoclaste » du productivisme et du progrès. Tous les deux mois, il propose des pistes de réflexion et d'action pour construire une façon de vivre ensemble plus égalitaire et solidaire. www.achetezmoins.ch

LA REVUE DU WEB

Le site internet d'Inter-Environnement Bruxelles propose la « Revue du web », une sélection d'articles mise

à jour quotidiennement via de nombreuses sources : sites de comités de quartiers, d'associations spécialisées ou de médias de Bruxelles et d'ailleurs. Une autre manière de s'informer, qui vous fera naviguer sur le web et découvrir bien des sites. Les sites présentés ici font partie de nos sources régulières. www.ieb.be

www.quartier-europeen.eu
Animé par l'Association du quartier Léopold (AQL), le blog des habitants du quartier européen offre un mélange pétillant d'actualités et d'analyses sur l'urbanisme dans ce quartier de plus en plus rongé par les bureaux et la bureaucratie, d'infos sur Bruxelles, mais aussi

de nouvelles littératures, de rendez-vous associatifs, etc. Le dessin ci-dessous, intitulé « Laisse béton », est extrait de ce site.

www.marseille-en-guerre.org

Pour ses promoteurs, Marseille 2013 (capitale européenne de la culture), c'est : « une machine de guerre », « un accélérateur d'Euroméditerranée », un moyen « d'attirer les cadres et les touristes », etc. Les Marseillais ne s'enthousiasment pas tous pour « cette culture hors-sol parachutée depuis les sommets de la bureaucratie européenne » pour évincer les cultures populaires intimement liées à ce territoire. Certains d'entre eux ont créé le Front des réfractaires à

l'intoxication par la culture (FRIC) qui diffuse ses communiqués via ce site dont la devise est : « *S'ils veulent la guerre, ils l'auront !* »

www.grappebelgique.be

Le Groupe de Réflexion et d'Action Pour une Politique Ecologique (GRAPPE) travaille depuis 2004 à convaincre de la nécessité d'un changement de société. Parmi les outils du groupe, son site, bien plus que relayer ses actions, propose régulièrement des articles de réflexion et d'analyse sur des questions énergétiques, économiques, environnementales, et tout ce qui touche à l'écologie politique.

Gwenaël BREËS



QUAND BRUXELLES FAIT BOOM !

Ledit « boom démographique » est régulièrement agité par les autorités bruxelloises pour justifier des projets politiques et urbains contestables. Son caractère prétendument urgent leur permet d'éviter le débat et la réflexion.



L'exemple actuel le plus notable est, bien entendu, celui du projet de PRAS dit « démographique », que IEB et plusieurs de ses associations membres ont analysé et critiqué dans le cadre de l'enquête publique clôturée à la mi-juillet 2012 (voir www.ieb.be/PRAS-demographique ; BEM n° 251 : « PRAS démographique, clash démocratique » ; le communiqué de presse commun à plusieurs associations).

Pour ce projet de PRAS, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale utilise un argument démographique pour modifier le plan d'affectation du sol existant sans attendre les résultats d'une réflexion démocratique sur le développement urbain nécessaire pour répondre aux évolutions économiques et sociales de notre Région. Personne ne conteste la nécessité de produire (et non pas nécessairement de construire) de nombreux logements et équipements (crèches, écoles, commerces de proximité, lieux de loisirs et de culture accessibles à tous,...) pour répondre aux besoins pressants de la population bruxelloise, mais ces besoins sont suffisamment justifiés par une réalité qui ne date pas d'aujourd'hui ! Le phénomène de ré-augmentation de la population bruxelloise se constate depuis 1995 et est soutenu depuis 2002. Alors, pourquoi parler de « boom » aujourd'hui ? Le terme de « boom » occulte la prise de conscience tardive des autorités bruxelloises

d'une évolution pourtant en cours depuis plus de dix ans. Pourquoi agiter des projections à 2020, 2050 ou 2060 comme le drapeau rouge devant un taureau, projections pourtant à prendre avec des pincettes ? En quoi la croissance de la population constitue-t-elle une menace alors que Bruxelles dépasse à peine son pic historique de 1968 (1.079.181 habitants), époque où les tours ne fleurissaient pas pour autant ?

Par ailleurs, le projet de PRAS fait l'impasse sur les études existantes récentes concernant les caractéristiques, la répartition géographique et les besoins principaux de la population bruxelloise. C'est d'autant plus curieux qu'une partie non négligeable de ces études ainsi que des cartes très éclairantes figurent sur le site web de la région bruxelloise.

Enfin, si le projet de PRAS est de produire du logement, il semble favoriser principalement la construction de logements privés inaccessibles tant aux Bruxellois moyens qu'aux nouveaux habitants prévus par les démographes, c'est-à-dire beaucoup d'habitants pauvres et non pas les habitants souhaités par le gouvernement pour leur contribution positive à l'assiette fiscale bruxelloise.

L'évolution de la population bruxelloise représente un défi, on ne peut le nier. Mais elle présente aussi des opportunités, l'occasion de renouer la ville avec elle-même. La jeunesse de cette population, en particulier, représente en soi un atout et une richesse. Pour lui permettre de jouer son rôle dans le développement de la ville, il est plus que temps de lui fournir des équipements en nombre suffisant (crèches, écoles, ...), mais aussi un enseignement de qualité, sans discriminations, et des perspectives d'emploi. •

BRUXELLES EN MOUVEMENTS
est édité par Inter-Environnement
Bruxelles, asbl.
Association indépendante.
Fédération des comités
d'habitants de Bruxelles.

ieb
inter-environnement
bruxelles

Inter-Environnement Bruxelles
Rue d'Édimbourg, 26
1050 Bruxelles.
Tél. : 02/893 09 09
E-mail: info@ieb.be

Membre de l'ARSC.
Organisme d'Éducation Permanente
bénéficiant du soutien de la
Fédération Wallonie-Bruxelles.

COORDINATEURS DU DOSSIER :
Thierry Kuyken, Almos Mihaly
et Nicolas Prignot.

ONT COLLABORÉ AU DOSSIER :
Chloé Deligne, Marie-Anne Swartenbroekx.

GRAPHISME :
Élise Debouny et François Hubert

DESSIN DE COUVERTURE :
Axel Claes.

COLLABORATEURS : Raymond Boudru,
Mohamed Benzaouia, Gwenaël Breës, Anne
Delfairière, Sophie Deboucq, Sylvie Eyberg,
Isabelle Hochart, Jérôme Matagne, Philippe
Meersseman, Nicolas Prignot, Hélène
Quoidbach, Dalila Riffi, Denys Ryelandt,
Claire Scobier, Marco Schmitt, Mathieu
Sonck, Roland Van De Poel.

Abonnez-vous à
BRUXELLES EN MOUVEMENTS
Le mensuel d'information et de réflexion d'IEB

Vous pouvez trouver notre journal
dans une série de lieux publics bruxellois.
Mais vous pouvez également
vous abonner pour le recevoir
à domicile et par la même occa-
sion soutenir notre démarche.

Abonnement annuel
pour 10 numéros : 24 euros.
Abonnement de soutien : 64 euros

Consultez la publication sur notre site :
www.ieb.be

IMPRIMERIE : Delferrière.
1, rue de l'Artisanat. – 1400 Nivelles
Éditeur responsable : Gwenaël Breës
Rue d'Édimbourg, 26 – 1050 Bruxelles.

 **FÉDÉRATION**
WALLONIE-BRUXELLES