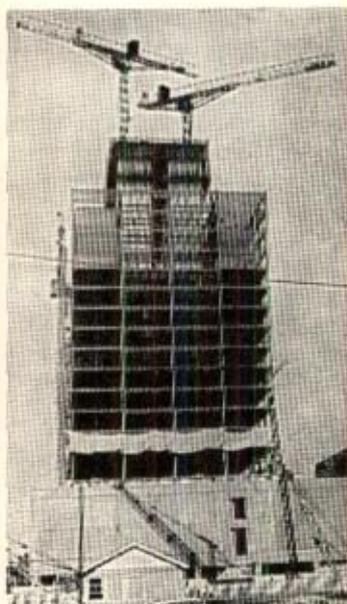


**BRUXELLES**

**Dossier  
pour un débat  
sur le plan  
de secteur**



**Tournai  
aujourd'hui,  
demain...**

**L'enjeu  
des élections  
communales**

# CAHIERS MARXISTES

**revue mensuelle**

Nouvelle série N° 26 (45)

7<sup>e</sup> année — Juin 1976 — 50 F

## Sommaire

---

### BRUXELLES,

Dossier pour un débat sur le plan de secteur	p. 1
Bilan de trente ans d'urbanisme	p. 2
Aspects institutionnels et politiques	p. 7
Les mouvements migratoires définitifs	p. 12
L'emploi	p. 17
Le logement	p. 22
La circulation	p. 26
Les comités d'habitants	p. 31
<hr/>	
Tournai, aujourd'hui, demain...	p. 36
<hr/>	
L'enjeu des élections communales	p. 42
<hr/>	
En diagonale	p. 46

**Comité de patronage :** Edmond Dubrunfaut, Robert Dussart, René Noël, Willy Peers,  
Roger Somville, Jean Terfve

**Comité de rédaction :** Jacques Aron, Jean Blume, Francis Chenot, Augustin Duchateau,  
Pierre Joye, Rosine Lewin, René Lonnoy, Jacques Moins, Jacques Nagels,  
Claude Renard, Christian Vandermotten, Jean-Paul Vankeerbergen

**Rédacteur en chef :** Rosine Lewin

Edité sous le patronage de la Fondation Joseph Jacquemotte



## BRUXELLES, dossier pour un débat sur le plan de secteur

Les plans de secteur sont mis en discussion à travers le pays.

Dans la région bruxelloise, les procédures de consultation publique ne commenceront qu'au lendemain des élections communales. La raison invoquée par le ministre des Affaires bruxelloises, M. Vanden Boeynants, est que cette consultation publique exige la sérénité, et que les mois qui précèdent le scrutin communal du 10 octobre, manqueront de cette nécessaire sérénité.

Ce qui est certain, c'est qu'un débat en profondeur sur le plan de secteur et ses implications — ne s'agit-il pas aux termes de la loi de prendre sur la base de ces plans « les mesures d'aménagement requises par les besoins économiques et sociaux du secteur » — pourrait être révélateur. Trop révélateur sans doute...

Le dossier que nous livrons ici vise à ouvrir ce débat en profondeur.

Il aborde les aspects urbanistiques, institutionnels et politiques, démographiques, ceux de l'emploi, du logement, de la circulation, pour terminer par l'action des comités d'habitants.

## Bilan de trente ans d'urbanisme

Le ministre des Affaires bruxelloises signalait en mars le projet de plan de secteur qui doit normalement, avant trois ans, passer sous arrêté royal. Cette signature marque la conclusion de trente ans de tâtonnements sur lesquels il est bon de porter un regard critique.

En faisant le point de l'évolution des conceptions en matière d'urbanisme, nous évoquerons inévitablement les changements survenus à Bruxelles sur le plan démographique, économique, social et dans les institutions.

Chacun de ces aspects est envisagé de manière plus approfondie dans les autres articles de ce dossier.

### ORIGINE DU PLAN DE SECTEUR

La notion de secteur apparaît pour la première fois dans un texte officiel avec la loi sur l'urbanisme de 1962.

Elle résulte néanmoins des études entreprises depuis la fin de la guerre par l'Administration de l'urbanisme du ministère des Travaux publics. Ces études, confiées à des bureaux privés, étaient réparties sur une base régionale, indépendante des divisions administratives en place. C'est ainsi que pendant dix ans, de 1948 à 1958, le Groupe Alpha se verra confier l'aménagement de la région bruxelloise. Son étude qui devait en principe se limiter aux dix-neuf communes s'élargira de proche en proche jusqu'à en comprendre cent trente. Elle aboutira en fin de compte à la conclusion qu'il n'existe pas de définition objective de la zone d'influence d'une ville et que celle-ci varie selon les critères envisagés. Ceci nous rappelle opportunément que, contrairement à certaines affirmations, toute limite territoriale est en partie arbitraire et que l'aménagement d'une zone doit nécessairement résulter d'une concertation avec les zones limitrophes. Jusqu'à ce jour, il n'a pas été apporté, à Bruxelles, de remède satisfaisant à cette situation.

Rappelons quelques objectifs de l'étude régionale du Groupe Alpha :

- l'arrêt de l'expansion continue de la capitale et la création de treize centres satellites de 25 à 30.000 habitants;
- l'aménagement des zones industrielles nord et sud et leur desserte convenable. Une certaine déconcentration de l'emploi vers les cités-satellites;
- la protection de l'agriculture;
- le développement du transport en commun. La liaison par métro du centre aux cités-satellites et les parkings de dissuasion y sont déjà mentionnés.

L'étude régionale ne laissera pratiquement pas de traces.

Le ministère des Travaux publics, revisant sa politique, préférera privilégier les plans de secteur dans lesquels il verra le moyen de coordonner les travaux d'infrastructure dont il a la charge — routes et voies hydrauliques — et surtout de limiter la dispersion de la bâtisse en zone rurale.

## LE PREMIER PLAN DE SECTEUR DE BRUXELLES (1962-65)

L'examen de ce premier plan dressé également par le Groupe Alpha mais limité au territoire des dix-neuf communes est plus riche d'enseignements par les comparaisons qu'il permet d'établir avec l'exemplaire récemment signé.

Le climat des années 60 est encore profondément marqué par la période de croissance économique amorcée en 1945. Pour décrire ce climat une phrase nous suffira, extraite de l'introduction à l'exposition du Crédit Communal, Gloire des communes belges (1960) : « *Depuis quelques années, une autre métamorphose s'est déclenchée : tous nous voyons sous nos yeux d'immenses immeubles de béton, de verre et d'acier s'élançant vers le ciel comme un hymne des temps nouveaux. Il y a dans cette vigueur intense, une puissance de réalisation impressionnante* ». C'est la grande concentration urbaine des administrations publiques et privées qui s'amorce.

On ne peut faire grief au Groupe Alpha de n'avoir pas entrevu les signes avant-coureurs de la crise. Ce qui est plus surprenant c'est qu'à aucun moment il n'aperçoit que des conflits aigus devaient naître de la poursuite des tendances engagées. Toute sa prospective est basée sur le prolongement de l'évolution antérieure dans tous les domaines : croissance de la population, de l'emploi, du trafic automobile, etc...

Il n'entre pas dans nos intentions de nous livrer à une critique facile a posteriori mais de montrer combien sont fragiles les prévisions en régime capitaliste. **Urbanisation rationnelle et capitalisme sont inconciliables.**

Ceci n'entame en rien l'intérêt de baser les études urbanistiques sur une analyse scientifique de la situation.

Les résultats des enquêtes du Groupe Alpha feront l'objet d'une publication limitée et quasi confidentielle par le ministère des Travaux publics.

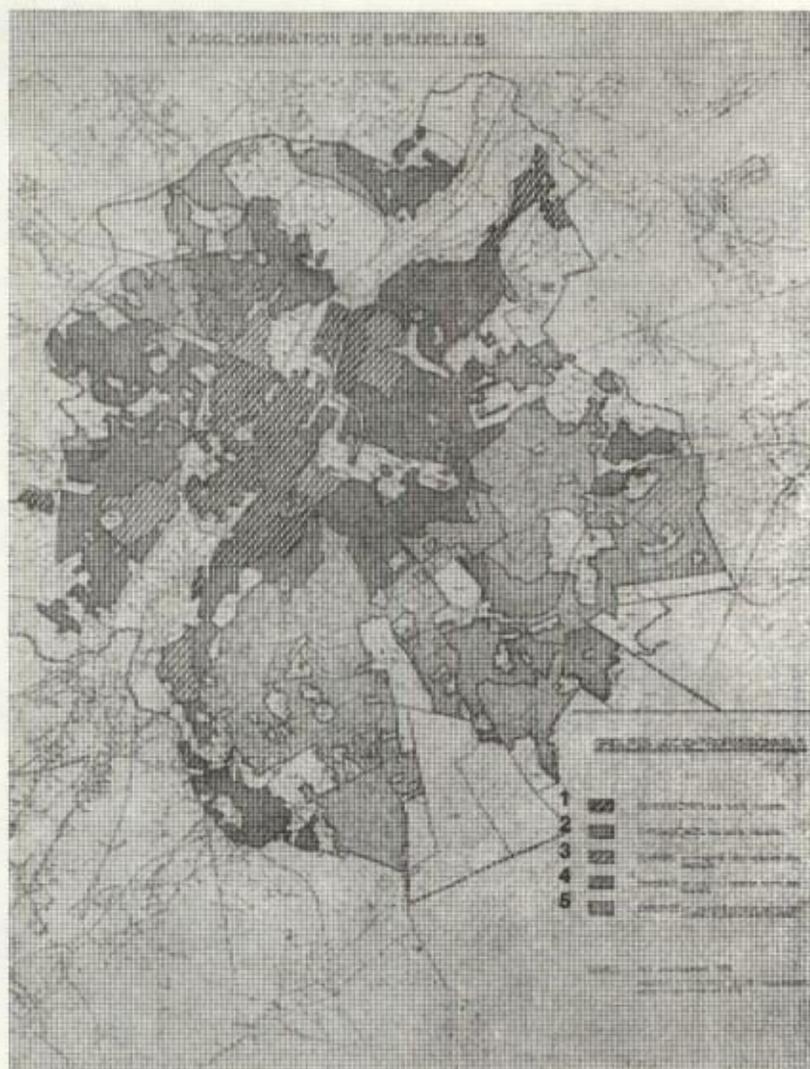
En l'absence d'un débat démocratique sur les options proposées, celles-ci ne serviront qu'à étayer des choix technocratiques.

## PREVISIONS ET REALITE

Confrontons rapidement les prévisions d'évolution du Groupe Alpha pour la période 1965-80 à la situation réelle.

Alors que l'étude démographique conduit à prévoir en 1985, 1.200.000 habitants, la population bruxelloise décroît depuis 1968. Elle n'atteint déjà plus 1.050.000 personnes. Cette décroissance un instant freinée par l'afflux massif de travailleurs immigrés qui représentent aujourd'hui 20 % de la population bruxelloise, risque de s'accroître considérablement dans les années à venir. En effet, l'immigration ralentit tandis que la baisse de population de nationalité belge croît.

Il est bien évident que des prévisions démographiques erronées se répercutent dans tous les domaines : logement, équipements sociaux, etc...



## L'AGGLOMÉRATION DE BRUXELLES

### GROUPES SOCIO-PROFESSIONNELS

- 1) OUVRIERS plus de 50 % des actifs résidents.
- 2) EMPLOYÉS plus de 50 % des actifs résidents.
- 3) OUVRIERS en majorité relative suivis des employés.
- 4) EMPLOYÉS en majorité relative suivis des ouvriers.
- 5) EMPLOYÉS en majorité relative suivis des cadres et professions libérales.

Source INS recensement 1970.

Institut sociologie l'ULB. Mouvements dans l'agglomération 1976.

Les évaluations de l'emploi étaient également optimistes. Toutefois, la croissance annoncée du secteur tertiaire et l'évolution du secteur secondaire auraient dû rendre les hommes politiques attentifs aux répercussions de la construction massive de bureaux qui devait en résulter.

Si nous excluons le secteur primaire (mines et agriculture), les prévisions sectorielles d'emploi s'établissaient ainsi :

secteur	situation 1961	prévisions 1985
secondaire	235.000	240.000
tertiaire	422.000	635.000
total	657.000	875.000

L'emploi global a cru à Bruxelles de quelque 80.000 unités pendant les quinze dernières années. Malheureusement, la crise économique qui, jusqu'à ces derniers temps paraissait épargner relativement Bruxelles, touche aujourd'hui durement la capitale, comme en témoignent les faillites et la montée du chômage.

En matière d'habitation, il s'agissait de réaliser 275.000 logements de 1965 à 80.

Si l'on excepte 75.000 logements correspondant à l'accroissement de population qui, comme nous l'avons vu, ne s'est pas réalisé, on peut comparer les 200.000 logements restants à l'évolution réelle.

De 1962 à 1970, soit pendant huit ans, 54.691 logements ont été construits.

Non seulement nous sommes loin de la croissance souhaitée, mais dans la même période 24.698 logements ont été détruits dont beaucoup n'étaient pas des taudis et durent néanmoins céder la place aux bureaux ou aux routes. Ces quelques chiffres contribuent peut-être à éclairer l'approche actuelle de la question qui accorde plus de place à la réhabilitation des logements anciens, seule réponse présente à la situation de nombreux citadins.

C'est le développement de l'automobile qui s'est révélé le plus proche de la réalité. Les raisons en sont évoquées dans ce dossier.

Au moment de l'étude du Groupe Alpha, la ville ne comptait encore qu'un véhicule pour six habitants. Nous sommes proches aujourd'hui de la saturation (un véhicule pour trois habitants).

Le ministère des Travaux publics en avait déduit un plan gigantesque d'autoroutes urbaines qui, avec la prolifération anarchique des bureaux, a contribué à l'intervention massive de la population dans l'aménagement de la ville. Le Groupe Alpha prévoyait de consacrer aux routes 5.600 ha alors qu'elle n'en couvrait que 2.500 en 1964.

## LE PLAN 1973-76

C'est après un profond bouleversement institutionnel et à l'initiative du premier ministre des Affaires bruxelloises, G. Cudell, que le plan de secteur va ressortir de sa léthargie. **Toutes les**

**études antérieures sont abandonnées et c'est dans l'empirisme le plus complet qu'un échantillon de plan est jeté en pâture à l'opinion bruxelloise.**

Le ministre Vanden Boeynants poursuit l'élaboration du plan et produit un premier avant-projet. Celui-ci vise à rassurer la population par un tracé très détaillé qui ne s'écarte pas sensiblement de la situation existante mais compense cette précision excessive par des prescriptions floues.

Bien que l'Agglomération de Bruxelles, embryon de pouvoir régional élu existe depuis 1971 et ait reçu mission de dresser des plans plus détaillés (plans généraux), le ministre des Affaires bruxelloises s'écarte de la technique adoptée pour les 47 autres plans de secteur du pays.

Abandonnant toute vue d'ensemble, il s'attache aux détails à un point tel que certains ont pu dire ironiquement qu'il inventait le plan « particulier » de secteur. La conséquence néfaste de ce choix erroné apparut immédiatement. Le débat qui s'ensuivit ne porta pas sur les grandes options capitales pour l'avenir de Bruxelles mais sur d'innombrables aspects secondaires.

Comme le plan dut être complètement remanié, le dossier d'examen de toutes les remarques établi par le CRISP (plus de cent pages) ne fut d'aucune utilité.

La deuxième mouture du plan établie en collaboration partielle avec l'Agglomération de Bruxelles et qui vient d'être signée, repose sur des prescriptions qui représentent une défense plus effective de la qualité de l'environnement. Par contre, tout le problème crucial des communications y a été éludé.

Prenons d'abord l'aspect positif qui résulte des pressions démocratiques. L'obligation d'instituer des tables rondes pour résoudre une cinquantaine de situations conflictuelles est importante et neuve. La création d'une commission de concertation des différents pouvoirs publics intéressés donnant à ses travaux une large publicité permettra d'examiner en détail, entre autres, les zones où se mélangent la petite entreprise et l'habitation. Le nouveau plan des affectations a également gagné en clarté et peut être comparé à une carte détaillée des situations existantes de fait et de droit.

L'aménagement routier, par contre, est scandaleusement absent du document, alors qu'il est totalement de la compétence des ministres. N'est-il pas incroyable que le budget des Travaux publics programme au même moment des travaux que le ministre des Affaires bruxelloises exclut de son plan.

Devant une situation aussi confuse, les comités de quartier obtiennent que toute modification de voirie soit soumise à la commission de concertation. La discussion du réseau des transports en commun a conduit à la promesse d'un examen public des projets de la STIB pour les dix prochaines années ainsi que des prévisions des quinze années suivantes.

Néanmoins, qu'il s'agisse des routes ou des transports en commun, jamais les budgets n'ont été mis sur la table. Or l'affirma-

tion répétée de la priorité à accorder aux transports en commun n'a de sens que si elle se vérifie dans les chiffres.

Si le plan de secteur s'est amélioré grâce au large débat qui a accompagné son élaboration, il n'y a pas lieu de dresser un bilan triomphant.

**En effet, l'objet du débat a été et reste volontairement limité.**

N'oublions pas que le plan n'est jamais la garantie d'une quelconque réalisation. Il permet ou interdit. **Le véritable débat démocratique doit avoir lieu sur l'ensemble des options politiques.** Il ne faut pas admettre plus longtemps la dissociation de l'aménagement du sol (planning physique) et du développement économique et social. Sinon le plan restera une image aux couleurs chatoyantes sans rapport avec les moyens de sa réalisation.

Et qui, sinon un véritable pouvoir régional ayant des comptes à rendre à la population et disposant des moyens financiers pourrait le mieux organiser le débat fondamental que nous réclamons ?

Or, dans ce domaine la situation est des plus compliquées à Bruxelles. A la fois région, agglomération, secteur, d'innombrables pouvoirs s'y mêlent dont la confusion est de nature à démobiliser la population et à brider toute initiative.

La mise en œuvre du plan de secteur aura montré que le combat à poursuivre à Bruxelles — pour que se transforme le rapport des forces politiques — est triple :

- clarifier les institutions dans la voie d'une régionalisation;
- exiger des analyses et études sérieuses de la situation dans tous les domaines;
- renforcer le débat démocratique sur les options fondamentales et les moyens de les mettre en œuvre.

**Jacques ARON.**

Architecte et urbaniste.

## **Aspects institutionnels et politiques**

On a déjà souvent procédé à l'inventaire des multiples institutions qui régissent Bruxelles. Cela devient un jeu de société pour techniciens de la chose publique et la liste s'allonge toujours. Le CRISP pour sa part arrive à quinze institutions et l'on pourrait en proposer dix-huit... Aux institutions qui proviennent du cadre traditionnel (province, communes), s'ajoutent les institutions liées à l'établissement du conseil d'agglomération en 1971 et celles qui doivent leur origine à la tentative de régionalisation provisoire, préparatoire ou avortée.

Les effets de cette confusion institutionnelle sont dangereux pour la démocratie. La multiplicité des organismes fait obstacle à la participation démocratique, à la formation de la décision. Le divorce entre électeurs et élus s'approfondit, la perte de confiance dans l'efficacité des institutions entraîne le scepticisme, le découragement. Enfin, et c'est sans doute encore plus grave, le « gou-

vernement occulte » se développe dans ce désordre. Les puissances financières qui disposent de techniciens et de spécialistes en relations publiques se retrouvent évidemment mieux dans ce dédale que le simple citoyen. Le contrôle sur les institutions devient une fiction.

## COMMENT SIMPLIFIER ?

Mais comment simplifier l'écheveau des institutions et mettre un terme à ce désordre ? Deux exigences me paraissent devoir être satisfaites. On ne peut séparer les problèmes institutionnels des questions économiques et sociales dans la recherche d'une solution et il faut tenir compte du caractère spécifique de Bruxelles. Une régionalisation véritable doit assurer un développement de la démocratie sans quoi il s'agit d'une simple déconcentration des services centraux de l'administration ou une décentralisation des organes de l'Etat unitaire. Ce qui ne réglera pas les problèmes posés par l'exigence d'un développement régional, du maintien et du développement de l'emploi, des investissements nécessaires. Il faut associer la population aux choix, aux options politiques que réclame la nouvelle organisation de la Belgique.

Par ailleurs il convient de tenir compte du caractère spécifique de la région bruxelloise et du rôle que Bruxelles est appelée à jouer dans la Belgique régionalisée ce qui, il faut bien l'admettre, rend le problème complexe. Bruxelles est à la fois une région, une ville capitale et un ensemble urbain de dimension très vaste. La construction logique d'un Etat à trois étages : communes, régions, Etat, si elle satisfait l'esprit vient se heurter à certaines exigences spécifiques. Reprenons les trois aspects de la réalité bruxelloise :

— *la région* : la question des limites de celle-ci reste posée. Nous nous contenterons d'indiquer une fois encore que la solution ne peut qu'être politique et dépend d'un accord entre les deux communautés et les trois régions dans le respect de la volonté des habitants concernés. Tout laisse supposer que la région définie selon de telles exigences ne sera pas très différente de celle que nous connaissons actuellement. Il s'agit d'une région bilingue, point de rencontre de deux cultures. Dès lors quel que soit le souci de simplification et de clarté, il faudra des institutions qui tiennent compte de cette particularité et qui fonctionnent en donnant des garanties au groupe minoritaire au plan linguistique.

— *la ville-capitale* : on peut évidemment limiter ce rôle à Bruxelles-ville et non à l'ensemble urbain. Mais les charges en sont considérables. On sait qu'une part importante des bâtiments publics occupent le sol de Bruxelles, privant la ville de rentrées fiscales importantes tout en réclamant des services considérables. Mais la région-capitale peut faire naître dans les autres régions du pays le sentiment qu'il s'agirait d'une région-arbitre. Tout dépend de la manière dont on aborde la question de l'ensemble urbain.

— *l'ensemble urbain* (les 19 communes — sous réserve des remarques formulées au premier point) : Il s'agit incontestablement d'une mosaïque d'anciennes communes parfois rurales qui se sont fondues sous la pression du développement économique et social.

Certaines tâches, certaines fonctions de cet ensemble urbain demandent des options plus vastes et ne peuvent être abordées sérieusement qu'à l'échelon régional, comme l'aménagement du territoire, les initiatives industrielles publiques, les transports en commun... Le découpage actuel est non seulement dépassé dans les faits mais il entraîne des injustices dans la répartition des charges et le partage des ressources.

Mais si l'on procède à une vaste fusion, ne va-t-on pas renforcer le pouvoir d'un seul exécutif et affaiblir le jeu démocratique ?

### UNE SUGGESTION INTERESSANTE

Dans l'optique d'une simplification des institutions, tout en développant la démocratie et en renforçant la capacité d'initiative et d'action de la région face au pouvoir central et centralisateur, les propositions formulées à la récente Ecole urbaine de l'ARAU méritent un examen attentif. Nous ne pouvons que survoler ici les problèmes soulevés en soulignant au passage ce qui peut apparaître comme imprécis ou faible dans les propositions avancées. L'idée de base est de créer pour la région bruxelloise une seule commune, mais d'instituer une centaine de conseils de quartiers ainsi que deux assemblées culturelles élues. A côté de l'assemblée « régionale » élue directement, une assemblée constituée de délégués des conseils de quartiers viendrait aider au contrôle d'un exécutif chargé de tâches très importantes et désigné par l'assemblée régionale. Il y a dans ce projet quelques imprécisions quant aux compétences des conseils de quartiers et surtout une faiblesse, celle de ne point poser avec clarté la question des moyens financiers, des ressources dont doit disposer l'ensemble urbain (pouvoir fiscal propre, système des dotations, redistribution des ressources, etc...). Mais il nous semble que c'est dans la direction indiquée par l'ARAU qu'il faut chercher et réfléchir si l'on veut sortir du marasme et de la confusion actuelle. Sans perdre de vue que les conditions politiques actuelles exigent sans attendre un renforcement réel du pouvoir régional.

Le problème est double : il faut étendre la démocratie mais en même temps lui donner de la substance. Au plan régional cela veut dire des compétences et des moyens.

On ne saurait perdre de vue que nous héritons toujours du système napoléonien centralisateur par essence. Il suffit de se reporter à la notion de tutelle des pouvoirs subordonnés. Alors que les différents pouvoirs tiennent leur légitimité de l'élection et s'exercent dans des domaines différents, ils sont soumis au contrôle du pouvoir central qui suspend, annule et reporte leurs décisions. Il nous paraît que ces différents pouvoirs assumant des tâches différentes (communes, régions, Etat) devraient coexister et que, plutôt que de les subordonner les uns aux autres, il faudrait assurer à l'échelon national leur coordination et veiller à introduire certains mécanismes de solidarité. Ceci permettrait d'éviter au maximum les contrôles bureaucratiques et favoriserait, en rapprochant les institutions de l'électeur, le contrôle populaire, à la base. Mais pour être valable, une telle construction ne peut en fin de compte se satisfaire du système des dotations par lequel l'Etat centralisateur répartit les ressources et contrôle toute l'orientation de la politique des différentes régions et des communes.

La politique d'austérité pratiquée actuellement par le gouvernement en direction des communes est l'illustration des désavantages d'une organisation centralisatrice qui, plus facilement dominée par les monopoles, plus loin des habitants, peut pratiquer une politique défavorable aux travailleurs sans que les protestations qu'une telle politique entraîne ne soient nécessairement dirigées vers les responsables principaux. Nombre d'élus communaux ne posent d'ailleurs pas ces problèmes et se satisfont d'une gestion immobile, prisonnière d'impératifs dictés de l'extérieur.

Apparemment, la commune est la responsable de certaines carences et par ailleurs nombre d'élus communaux ne posent pas ces problèmes et se satisfont d'une gestion immobile, prisonnière d'impératifs dictés de l'extérieur.

## **DEMOCRATISER LA VIE COMMUNALE**

Démocratiser la vie communale répond à une exigence concrète et, sans attendre des réformes institutionnelles toujours lentes à venir, dans la région bruxelloise sont nés de multiples comités de quartier, aidant ainsi à la constitution d'un nouveau tissu démocratique. Création souvent spontanée, de telles manifestations doivent être préservées et encouragées sans les institutionnaliser, ce qui leur enlèverait très vite le caractère vivant et mouvant qui est une de leurs marques principales.

Il faut bien voir la différence entre les comités de quartiers ou d'habitants qui existent et les conseils de quartier dont on propose la création.

Le comité de quartier naît spontanément et conteste le plus souvent une décision de l'autorité, il constitue un élément de contre-pouvoir, de pression en direction de la puissance publique, il indique parfois une solution mais ne dispose pas de moyens pour la réaliser. Le conseil de quartier élu, devient une institution; s'il reste très proche de l'habitant, il n'en est pas moins une forme de démocratie déléguée et doit dans son dialogue avec les autres institutions avancer des alternatives, des solutions au plan de la gestion.

On dira que les conseils ne constitueront qu'une institution de plus et que le pouvoir pourra les conditionner et les manipuler. La manipulation peut exister aussi au niveau d'assemblées spontanées mais le problème n'est pas là. Il s'agit d'associer au gouvernement de la commune ou de la région le plus grand nombre d'habitants, de créer les conditions d'un dialogue permanent entre les élus et ceux qu'ils représentent parfois formellement.

Aussi le conseil de quartier sera-t-il confronté non seulement avec les problèmes urbains au sens étroit, avec les luttes urbaines qui portent essentiellement sur l'aménagement mais il sera confronté avec les problèmes économiques, les choix politiques sous-jacents à ces problèmes.

## **ETENDRE LES LIBERTES**

Il nous semble d'ailleurs que cette nouvelle forme de démocratie ne peut, à elle seule, résoudre le problème. Il serait temps que l'on examine sérieusement la conquête de nouveaux moyens pour permettre aux citoyens d'exercer leurs droits démocratiques.

Nous songeons par exemple dans le domaine de la liberté d'expression au droit d'affichage (toujours sévèrement réglementé et faisant parfois l'objet de poursuites au mépris des dispositions constitutionnelles) à la création d'un réseau suffisant de lieux de réunion (maison de quartier par exemple) ouverts aux associations politiques et culturelles, aux règles relatives à l'information (comment discuter sans être informé concrètement et d'une manière qui permette la contradiction et l'échange d'informations). Et lorsqu'on aborde le problème de la liberté d'expression, comment ne pas voir que plus d'un cinquième de la population de la région est écartée de tout débat, de tout choix dans le domaine de la vie publique : Les étrangers, privés du droit de vote, ne participent à aucune décision. Comment ne pas souligner que les manifestations de vie culturelle qui ne s'inscrivent pas dans le courant de l'idéologie dominante rencontrent journallement des obstacles matériels à s'exprimer.

On voit que les initiatives à l'échelon communal, comme il existe actuellement, ne peuvent manquer pour un élu qui souhaite effectivement introduire des éléments d'élargissement de la démocratie dans la pratique quotidienne de son action. Beaucoup reste à faire sur ce terrain concret. De fait l'imagination pourrait se déployer plus aisément au niveau d'une institution nouvelle, souple, dégagée de la routine contraignante et lourde, sans parler du poids des tutelles que nous avons évoquées.

Mais il serait illusoire de s'imaginer qu'une réforme institutionnelle, si audacieuse soit-elle, peut réussir sans que soit résolu le problème des moyens mis à la disposition des communes et des régions.

## **DES MOYENS REELS**

Sans moyens, les meilleures volontés, les institutions les mieux pensées sont condamnées à l'immobilisme, à la gestion du déficit, à l'exécution sur le terrain de la politique d'austérité voulue par le pouvoir central. Si l'on sait que l'ensemble des ressources de ce qu'il est convenu d'appeler en Belgique « les pouvoirs subordonnés » ne dépasse pas 15 pour cent des ressources publiques (en ce compris les dotations), la cause est entendue. En réalité l'essentiel du pouvoir est concentré au sommet de la pyramide.

C'est cette tendance qu'il faut inverser.

Comment ? Les solutions sont diverses mais supposent des réformes fondamentales. On peut attribuer à ce moment un pouvoir fiscal plus étendu aux communes et en attribuer un aux régions (inexistant actuellement, suite au refus du PLP de s'engager dans cette voie, ce qui nous paraît assez éclairant des options fondamentales en faveur de l'Etat unitaire). On peut également songer à l'attribution plus large de dotations de l'Etat ce qui implique l'établissement d'un mécanisme légal qui donne de véritables garanties. Dans les deux cas la question de la solidarité interrégionale reste posée et doit trouver une solution soit au niveau de l'Etat soit au niveau des régions par des procédés de redistribution des ressources, en fonction des tâches assumées et des besoins spécifiques. Il est évident en effet qu'un pouvoir fiscal plus étendu aux communes peut entraîner des disparités entre communes riches et pauvres (cette évidence justifia en son temps la création du Fonds des Com-

munes). Mais la nécessaire solidarité est utilisée par l'Etat centralisateur pour contrôler étroitement les initiatives et s'emparer en fait des ressources des communes.

## **REGIONALISATION ET CHOIX FONDAMENTAUX**

Une véritable régionalisation passe donc par une réforme fondamentale de nos institutions et de la répartition des moyens. Elle exige aussi une « politisation » des institutions qui doivent s'ouvrir le plus largement possible vers la base. Les choix en matière de politique communale ou régionale ne sont jamais « techniques ». Ils impliquent toujours des options politiques et une information que le pouvoir en place conditionne trop évidemment.

Redonner la vie aux assemblées de base, associer l'habitant à la gestion de la commune, assurer à celle-ci des pouvoirs et des moyens sérieux, la libérer des tutelles contraignantes, constituent des thèmes, des axes importants de l'action des élus communistes.

C'est en liant l'action à ce niveau à l'opposition à la politique d'austérité, que l'on peut avancer concrètement. La gestion d'une commune, d'une région est inséparable des choix de société, des options politiques fondamentales.

### **Jacques MOINS**

Conseiller d'agglomération

## **Les mouvements migratoires définitifs**

Les populations urbaines se sont toujours caractérisées par une forte propension à la mobilité. Plus le degré d'urbanisation de l'espace est grand, plus la mobilité des populations est forte. Cette mobilité est très générale et recouvre des mobilités plus spécifiques liées aux déplacements scolaires, professionnels (on parle dans ce cas de migrations alternantes ou de navettes), de loisirs (notamment les nombreuses allées et venues entre le domicile principal et la résidence secondaire), aux déménagements (il s'agit alors de migrations dites définitives ou domiciliaires). C'est de celles-ci que nous parlerons essentiellement dans le cadre de cet article car elles représentent un phénomène géographique spectaculaire aux conséquences démographiques très importantes.

## **UN BRASSAGE SPECTACULAIRE**

Quantitativement, le phénomène n'apparaît pas dans toute son ampleur, lorsqu'on se rapporte aux soldes migratoires (différences entre les entrées et les sorties, c'est-à-dire les immigrations et les émigrations) (1).

Ainsi pour la période 1964-1973 (soit 10 années d'observation), l'agglomération bruxelloise des 19 communes enregistre un solde migratoire positif de 20.338 habitants. Or, en valeur absolue, le total

(1) Données de l'Institut National de Statistique.

des immigrants et émigrants pour la période considérée est respectivement de 1.164.262 et 1.143.924 personnes. Ces chiffres considérables, traduits en valeurs relatives, donnent un taux annuel moyen d'immigration de 108,9 p.m. et un taux annuel moyen d'émigration de 107,0 p.m.

Les chiffres totaux du double mouvement migratoire sont quantitativement impressionnants. Traduits en moyenne annuelle, ils donnent un brassage de populations cumulées de plus de 230.000 personnes. Si nous rapportons ces chiffres à la population moyenne de l'arrondissement, soit 1.069.605 habitants (moyenne des populations au 31 décembre de chaque année de la période), nous obtenons une sorte de *fréquence domiciliaire* par rapport au nombre d'habitants. On arrive à la constatation que toute la population aurait pratiquement, durant cette période, changé de domicile dans un laps de temps de 4 ans et 7 mois.

Cette observation est toute théorique, étant donné que la mobilité domiciliaire ne touche pas tous les citoyens bruxellois et que pour ceux qui « bougent », la fréquence migratoire est différente.

Roger Mois (2) a établi un coefficient semblable pour la période 1947-1961; il arrivait à une fréquence de 4 ans et 5 mois. Nous restons donc dans le même ordre de grandeur et nous concluons comme lui que pour obtenir une moyenne aussi basse, il « faut bien que les nomades soient nombreux et très nomades et que les sédentaires soient assez rares ou assez peu sédentaires ».

Définie à l'échelle communale, cette mobilité révèle, par exemple, que la population la plus « stable » est celle d'Anderlecht (elle ne se renouvellerait totalement qu'au bout de 6 ans et 4 mois) et la plus « instable » est celle de Saint-Josse-ten-Noode avec un renouvellement théorique de 3 ans.

Les « brassages » de population peuvent être ventilés suivant les origines et destinations géographiques.

Sans nous appesantir sur cette question, notons que pour la même période 1964-1973, les mouvements dits intérieurs (c'est-à-dire ceux qui caractérisent les échanges de population entre l'arrondissement de Bruxelles-Capitale et les autres communes du pays se soldent par un bilan négatif de — 34.310 habitants. Si le solde total est positif, comme nous l'avons vu précédemment, c'est grâce à la résultante du mouvement extérieur (qui lie Bruxelles-Capitale et les pays étrangers) dont le solde positif s'élève à 54.648 personnes.

Cette faiblesse du solde migratoire intérieur est due principalement aux soldes négatifs des communes de Bruxelles (—24.979), Ixelles (—12.929), Schaerbeek (—11.660), Saint-Gilles (—10.972) et au fait que les soldes pour les autres communes de la seconde couronne ne sont pas spectaculairement positifs (la seule commune qui a un solde positif supérieur à 6.000 habitants pour toute cette période est Woluwe Saint-Lambert avec 6.282 habitants).

Une analyse plus détaillée des séries migratoires relatives aux immigrations et émigrations durant cette période témoigne clairement pour les communes centrales de l'agglomération d'une ten-

---

(2) R. Mois. La mobilité bruxelloise. Bulletin de la Société Belge d'Etudes Géographiques. (S.O.B.E.G.) 1967.

dance à la baisse de chaque composante du mouvement, les immigrations ayant toutefois tendance à diminuer plus fortement que les émigrations.

« L'hémorragie » démographique bruxelloise, tout en restant importante, marque, au total, une tendance à la baisse. Mais cette évolution ne ralentit pas l'évolution négative des soldes, étant donné que l'immigration diminue également et dans des proportions plus fortes. Il y a, bien sûr, des exceptions au niveau de certaines communes de l'arrondissement mais cette réalité décrite étant celle des communes les plus peuplées, elle imprime sa logique au niveau des chiffres de tout l'arrondissement de Bruxelles. La diminution de la population totale de l'agglomération bruxelloise des 19 communes est donc à l'image de la diminution de son attractivité.

### PLUS DE CERCUEILS QUE DE BERCEAUX

L'agglomération de Bruxelles-Capitale *fabrique plus de cercueils que de berceaux*. Pour notre période 1964-1973, le nombre total de naissances fut de 142.932 et le nombre total de décès de 144.461, soit un solde négatif de -1.529 personnes. Alors qu'en début de période (1964), 5 communes (Bruxelles, Ixelles, Koekelberg, Saint-Josse-ten-Noode, Schaerbeek), enregistraient plus de décès que de naissances, en 1973, c'est 12 communes qui réussissent cette performance. Enumérons celles qui ont maintenu un taux de natalité en 1973 supérieur au taux de mortalité : Auderghem, Evere, Forest, Molenbeek-Saint-Jean, Schaerbeek (ce n'est pas une erreur), Woluwe Saint-Lambert et Woluwe Saint-Pierre. Les bilans naturels positifs de ces communes sont annuellement faibles et selon la tendance, ils s'amenuiseront au cours du temps. *Le taux de natalité annuel moyen* de l'arrondissement, calculé pour cette période, est de 13,36 p.m. (le taux de mortalité est de 13,51 p.m.). En 1964, le taux de natalité était de 13,90 p.m. et en 1973 de 12,39 p.m.

La natalité décline donc et particulièrement depuis 1964. C'est une évolution qui n'est pas propre à Bruxelles et à la Belgique. La Belgique est, avec l'Allemagne fédérale et le Grand-Duché de Luxembourg un des pays occidentaux aux taux de natalité les plus bas. Notons que la diminution des taux de natalité à partir de 1964 s'observe aussi dans nombre de pays de l'Europe de l'Est. Cette dénatalité serait notamment liée à l'usage des méthodes anticonceptionnelles. Mais cette constatation démographique doit, dans le cadre de Bruxelles, être sérieusement *pondérée par une structure des âges très vieillie*.

### VIEILLISSEMENT INQUIETANT

L'arrondissement de Bruxelles-Capitale est un des plus vieillissants du pays. Selon l'étude du professeur R. André (3), il apparaît que Bruxelles, en ce qui concerne le vieillissement au sommet ou à la base fait partie du groupe de tête. Ainsi Bruxelles représente, avec la Hesbaye (arrondissement de Waremme), le pays de Huy, le Nord-Hainaut (arrondissement d'Ath et de Tournai) et la région flan-

(3) R. André. Méthode d'analyse géographique de la structure des âges. Application aux données du recensement belge de 1970. Revue Belge de Géographie. 1972.

drienne voisine d'Audenaerde, les ensembles géographiques où le vieillissement au sommet est le plus élevé (la proportion de personnes âgées de 60 ans et plus varie de 22,3 à 23,4 % et est de 22,3 % pour Bruxelles). Si on considère le vieillissement à la base, on retrouve les mêmes arrondissements que précédemment à l'exception de celui d'Audenaerde (il faut toutefois ajouter l'arrondissement de Liège). Bruxelles a le pourcentage des moins de 20 ans le plus faible : 25,5 %. R. André souligne l'*extrême faiblesse* de cette valeur. Reprenant lui-même des chiffres de Noin (4), il signale qu'en France, « les valeurs les plus basses enregistrées en 1968 au niveau des arrondissements étaient de 22 % de jeunes de 0 à 19 ans dans l'arrondissement de Saint-Girons dans l'Ariège; dans celui de Nice, il n'y a que 21,5 % de jeunes hors des agglomérations de Nice et de Menton ! Dans les villes de retraite, les chiffres sont particulièrement bas : 25,3 % à Cannes, 23,8 % à Menton et seulement 22,8 % à Nice. Enfin, la ville de Paris proprement dite a seulement 20,1 % de jeunes ». L'intensité exceptionnelle du vieillissement bruxellois par la base est ainsi d'autant mieux dégagée.

Un taux de vieillesse défini simplement par le nombre de personnes âgées d'au moins 60 ans (238.150) pour 100 jeunes de moins de 20 ans (ils étaient en 1970 au nombre de 273.667) est pour l'arrondissement de Bruxelles-Capitale de 87. Mais il est de 121 à Ixelles et le 105 à Etterbeek, 108 à Koekelberg. Il est seulement (mais tout est relatif) de 60 à Woluwe St-Pierre, 64 à Auderghem, 67 à Evere.

En ne considérant que la population belge (soit les 4/5 de la population totale) le vieillissement prend des proportions inquiétantes. Le nombre de vieux pour 100 jeunes est alors pour l'arrondissement de 108.

Saint-Gilles se caractérise par 167 vieux pour 100 jeunes. Ixelles vient en seconde position avec un indice de 149, suivi de Saint-Josse, 147. Si l'on compare les mêmes classes d'âges mais relatives à la population féminine, on arrive, étant donné le phénomène de la *surmortalité masculine*, à partir de 50 ans à avoir à Saint-Gilles 222 femmes âgées d'au moins 60 ans pour 100 personnes du même sexe âgées de moins de 20 ans.

Saint-Gilles apparaît ainsi comme la championne toutes catégories du vieillissement de la population belge.

Cette réalité de la *vieillesse de la population bruxelloise* contraste violemment avec la *jeunesse relative des populations périphériques*.

Ainsi, si la population belge de Saint-Gilles a un indice de vieillesse de 167, et l'arrondissement un indice global de 108, il est par exemple de 37 pour Kraainem, 38 pour Groot-Bijgaarden, 45 pour Rixensart, 47 pour Waterloo, 55 pour Rhode-Saint-Genèse, 59 pour Wemmel.

La dispersion géographique des valeurs de vieillissement révèle clairement l'opposition démographique fondamentale qui existe entre Bruxelles-Capitale et sa périphérie. Le carcan tant décrié coïncidera

---

(4) D. Noin. Géographie démographique de la France. Paris. PUF. 1973. 158 p.

prochainement avec la limite remarquable des populations les plus vieilles de Belgique.

Le phénomène du vieillissement ira en s'aggravant étant donné que l'émigration à destination des communes périphériques (et qui représente pour les communes de la première ceinture plus de 50% du total des entrées) est un fait d'adultes jeunes avec enfants.

Cette réalité est déduite de l'allure des pyramides des âges des communes périphériques. Elles montrent en effet un étranglement dans les classes d'âge de 20 à 30 ans et un gonflement, dans certains cas très spectaculaire, des classes situées de part et d'autre de l'étranglement. Cette observation déductive se trouve confirmée par une enquête menée par le C.E.R.B. (5) qui conclut que les ménages émigrants (c'est-à-dire qui quittent Bruxelles) ont une taille supérieure à celle des ménages immigrants (de plus, l'âge médian des immigrants est de 31 ans, tandis que l'âge médian des émigrants est de 37 ans).

Le vieillissement de la population bruxelloise est donc notamment lié à la sélectivité différentielle des classes d'âges qui participent au double mouvement migratoire.

Étant donné qu'il est exclu d'envisager une amélioration de la fécondité (nombre d'enfants pour 1.000 femmes en âge de procréer) dans les prochaines années et par conséquent une amélioration des bilans naturels, étant donné également que les soldes migratoires dont le rôle est déterminant dans l'évolution quantitative des populations resteront au mieux aussi négatifs qu'aujourd'hui (c'est sans tenir compte des nouveaux bilans négatifs qu'enregistreront certaines communes de la seconde couronne), on peut conclure, sans espoir de se tromper, que la population de Bruxelles continuera de diminuer et de vieillir considérablement, (Une forte immigration étrangère ainsi qu'un retour de certaines populations périphériques semblent exclus).

Des démographes (6) viennent d'établir récemment une perspective de population pour 1980 et 1985, basée sur la structure des âges de la population au dernier recensement ainsi que sur diverses hypothèses raisonnables concernant la fécondité, la mortalité et les mouvements migratoires.

Cette perspective définie à partir de la prolongation des tendances récentes prévoit 914.135 habitants en 1980 et 783.561 habitants en 1985. Les résultats de cette recherche scientifique délicate incitent profondément à la réflexion sur l'avenir démographique et politique de Bruxelles.

## CONCLUSION

L'évolution démographique bruxelloise particulièrement celle des mouvements migratoires n'est pas exceptionnelle.

Nombre d'agglomérations urbaines occidentales sont confrontées à des problèmes semblables. Ils sont toutefois au total perçus

(5) Conseil économique régional pour le Brabant — Habiter ou quitter la ville : analyse des faits et attitudes à Bruxelles. Revue Eco-Brabant n° 7. Juin 1975.

(6) Ch. Wattelar, H. Damais. Perspectives de population par arrondissement, par sexe et par âge (1971-1985). UCL et Ministère Santé Publique et de la Famille. 399 p. 1975.

différemment, étant donné que la gestion et l'aménagement des zones urbanisées tendent à englober, fortement sinon totalement, l'espace géographiquement concerné par le développement de l'agglomération.

La limitation de Bruxelles à 19 communes révèle ainsi avec acuité et gravité les problèmes que pose l'évolution des centres urbains. Mais cette évolution, négative à bien des points de vue, comme nous avons pu le voir, n'est pas irrésistible et pourrait être autre si une volonté politique s'affirmait clairement dans le domaine de l'aménagement de l'espace et ses moyens d'action (avec notamment la création d'une Régie foncière).

Bruxelles jouit même au niveau des 19 communes de nombreuses possibilités d'occupation de l'espace pour des fonctions diverses et complémentaires. Il lui reste aussi de nombreux espaces à vocation résidentielle et industrielle. Mais, il lui reste surtout à améliorer considérablement son environnement. Des études récentes (7) montrent que la dégradation de l'environnement bruxellois est fortement ressentie par une proportion de plus en plus grande de la population, au point de représenter une motivation essentielle à l'émigration en périphérie, attitude qui implique un renoncement conscient à des avantages urbains indiscutables tels que la proximité du lieu de travail, des écoles et des centres de soins et de loisirs.

**Bernard JOURET.**  
Chercheur ULB  
Institut de Géographie.

## L'emploi

1. — 20 % des 3.012.598 personnes assujetties à l'O.N.S.S. (1) au 30 juin 1974 en qualité d'ouvriers, employés, agents des services publics et apprentis agréés, soit 614.618 actifs, travaillaient dans l'agglomération bruxelloise délimitée aux 19 communes correspondant à l'arrondissement de Bruxelles-Capitale, créé en 1963, et totalisant seulement 162 km<sup>2</sup>, soit 0,50 % de la superficie du royaume. L'arrondissement de Bruxelles-Capitale est donc de très loin l'arrondissement qui occupe le plus grand nombre de travailleurs, car l'arrondissement qui le suit en importance est celui d'Anvers, avec 344.000 actifs, soit 56 % de la valeur bruxelloise; la Flandre offrant 51 % des emplois et la Wallonie 29 %.

2. — La répartition de l'emploi dans l'agglomération bruxelloise, suivant les grands secteurs d'activité, présente une structure très déséquilibrée par rapport aux autres régions du pays. Les principa-

(7) C.E.R.B. voir note n° 5.

Institut de Sociologie. Etude sur les mouvements pendulaires dans l'agglomération bruxelloise et entre celle-ci et sa périphérie. Etude des attitudes et motivations des travailleurs dans le choix des lieux de résidence et de travail. ULB (à la demande de l'agglomération de Bruxelles). 1976.

(1) O.N.S.S. — Effectifs des employeurs et des travailleurs assujettis à la sécurité sociale au 30-6-1974. — Bruxelles. Les travailleurs indépendants affiliés à l'I.N.A.S.T.I. ne sont pas repris.

les branches d'activité sont par ordre d'importance décroissante : les services publics, l'enseignement et les autres services (31 % de l'emploi bruxellois), l'industrie manufacturière (20 %), le commerce, l'hôtellerie et les garages (20 %), les institutions de crédit, assurances, location (16 %), le bâtiment et génie civil (6,5 %) et les transports et communications (6,5 %).

Les activités les plus spécifiques à l'agglomération par rapport au royaume (2) sont les institutions de crédit (coefficient de spécificité de 258), le commerce, hôtellerie et garages (C.S. = 142), les services (C.S. = 118) et les transports (C.S. = 105).

Ainsi respectivement 53,29, 24 et 21 % des actifs du royaume dans ces branches d'activité sont occupés à Bruxelles-Capitale.

Par contre, l'agglomération bruxelloise n'offre respectivement que 10 et 17 % des emplois dans l'industrie manufacturière et le bâtiment. Et cependant, Bruxelles-Capitale est le deuxième arrondissement industriel après celui d'Anvers qui le devance de près de 5.000 unités. Mais la région industrielle bruxelloise qui déborde des 19 communes pour s'étendre au sud et au nord sur le territoire des communes situées dans la vallée de la Senne et des canaux de Charleroi et de Willebroek, est le principal centre industriel manufacturier du pays en procurant près de 160.000 emplois; les classes d'activité les mieux représentées à Bruxelles-Capitale étant les fabrications métallique (34 %), l'impression et édition (13 %), l'industrie chimique et pharmaceutique (12 %), la confection et l'habillement (10 %) et l'industrie alimentaire (6,5 %), c'est-à-dire des activités typiquement urbaines.

3. — Un quart des actifs belges dans les services publics et l'enseignement, soit 181.000 unités, travaillent à Bruxelles-Capitale, car 29,4 % des actifs dans l'agglomération travaillent dans ce secteur, cette proportion est de 25,5 % en Wallonie et de 21 % en Flandre.

4. — Seulement 34 % des travailleurs dans l'agglomération ont le statut de salariés, cette proportion s'élevant à 56 % en Wallonie et à 59 % en Flandre. La faiblesse du pourcentage bruxellois pourrait s'expliquer par l'importance du secteur tertiaire à Bruxelles. Mais même dans l'industrie manufacturière, la proportion de travailleurs manuels n'est que de 60 % au lieu de 79 % pour la Wallonie, et 81 % pour la Flandre; la valeur bruxelloise étant influencée par la présence, principalement à Bruxelles, Ixelles, Saint-Gilles et Watermael-Boitsfort, de nombreux sièges sociaux et administrations centrales d'importantes sociétés industrielles ne possédant généralement pas de sièges de production à Bruxelles-Capitale. Il résulte de cette disproportion que seulement 13 % des ouvriers belges travaillent dans les 19 communes (8 % pour l'industrie manufacturière) tandis que Bruxelles-Capitale procure 29 % des emplois intellectuels (19 % dans l'industrie manufacturière). La région industrielle bruxelloise demeure le plus grand centre d'emploi belge de travailleurs manuels dans l'industrie manufacturière.

---

(2) Le coefficient de spécificité est le rapport (X 100) entre l'importance relative d'une activité dans l'ensemble de l'emploi de la région étudiée et l'importance relative de cette même activité par rapport au total de l'emploi du royaume.

5. — L'examen de la répartition des travailleurs par sexe montre que les femmes occupent une part plus importante dans l'emploi de l'agglomération (36,4 %) que dans l'ensemble du pays (31,9 %).

La proportion de femmes parmi les travailleurs manuels est également plus importante à Bruxelles-Capitale (31 %) que dans le royaume (26 %), elle est identique (39 %) en ce qui concerne les appointés. Ainsi donc à Bruxelles-Capitale, 37 % des hommes et 28,5 % des femmes exercent un travail manuel, les proportions respectives pour le royaume sont de 57 et 43 % (3).

6. — Les 614.618 actifs à Bruxelles, au 30-6-1974 sont occupés dans 32.888 établissements, soit 16 % des établissements belges. 79 % des établissements bruxellois occupent moins de 10 travailleurs et les P.M.E. y représentent 94,6 % des établissements (95,5 % pour le royaume). Par contre, seulement 28 % des emplois bruxellois sont procurés par les P.M.E. (34,5 % pour le royaume).

7. — L'origine des travailleurs à Bruxelles-Capitale est très variée. En effet, au 31-12-1970 (4), 246.000 personnes, soit 38,2 % des actifs dans l'agglomération, résidaient en dehors des 19 communes et même partout en Belgique, puisque 97 % des communes belges possédaient au moins un habitant allant travailler à Bruxelles. 34 % de ces navetteurs entrants sont salariés, c'est-à-dire la même proportion que parmi les 398.000 actifs résidant et travaillant dans l'agglomération. 71 % des navetteurs entrants résident en région flamande et 38 % de ces migrants flamands sont des travailleurs manuels, cette proportion est seulement de 27 % en ce qui concerne les navetteurs wallons. Il en résulte que respectivement 77 % des salariés et 67 % des appointés venant travailler à Bruxelles-Capitale habitent la région flamande.

Notons aussi que 48.000 personnes, dont 34 % sont des salariés, soit 11 % des 446.000 actifs résidant dans l'agglomération, vont travailler en dehors de celle-ci; le coefficient d'emploi de l'agglomération bruxelloise, c'est-à-dire le nombre de personnes travaillant dans l'agglomération pour 100 personnes résidant dans l'agglomération, est donc de 144.

8. — Le nombre d'emplois dans l'agglomération a augmenté au cours des quatre dernières années mais cette évolution diffère selon l'état socio-professionnel des travailleurs. Si ce problème est très important, il est par contre assez difficile de l'étudier de manière précise au cours d'une période assez longue car d'une part, à partir de 1969, l'O.N.S.S. a renoncé à la globalisation des actifs au siège de l'entreprise (qui peut posséder plusieurs établissements) pour procéder à une régionalisation des actifs par établissement, et d'autre part le champ d'application de l'O.N.S.S. s'est élargi à partir du 1er janvier 1970 (près de 500.000 travailleurs supplémentaires, principalement dans les services publics et l'enseignement) et également au 1er janvier 1974 (1.600 unités). C'est la raison pour laquelle nous nous limiterons à analyser l'évolution de l'em-

(3) Dans cet article, je considère toujours les actifs à Bruxelles-Capitale (actifs au lieu de travail) et non les actifs résidant à Bruxelles (actifs au lieu de résidence).

(4) Institut National de Statistique (I.N.S.) — Recensement général de la population au 31-12-1970 — Tome 9 — Mobilité géographique de la main-d'œuvre.

ploi au cours de la période s'étendant du 30-6-1970 au 30-6-1974. Le nombre total d'emplois dans l'agglomération a augmenté de 25.000 unités soit de 4,2 % c'est-à-dire moins rapidement que celui du royaume (6,9 %). Le nombre d'emplois intellectuels a progressé de 42.200 unités soit de 11,6 % (16 % pour le royaume), les emplois masculins et féminins progressant respectivement de 8,4 et 16,2 % soit de 19.200 et 23.000 unités mais ces augmentations sont inférieures à celles du royaume (12 et 24 %). Par contre tandis que l'emploi manuel est resté stationnaire dans le royaume, il a régressé, dans les 19 communes, de 7,8 % soit de 17.400 unités, cette diminution étant plus sensible chez les hommes (8,5 % soit 13.200 unités) que chez les femmes (6,2 % soit 4.200 unités). Le nombre total d'emplois féminins a donc progressé plus fortement (9,2 %) que celui des hommes (1,5 %), la proportion de femmes dans l'effectif total des travailleurs dans l'arrondissement de Bruxelles-capitale s'est par conséquent accrue (34,7 % en 1970 et 36,4 % en 1974).

9. — C'est la régression du nombre d'actifs dans l'industrie manufacturière qui est responsable de la faible augmentation du nombre d'emplois (4,2 %) dans l'agglomération, au cours des quatre dernières années. Malgré le fait que l'O.N.S.S. ait changé de nomenclature d'activité en 1972, ce qui rend difficile la comparaison précise par activité, nous pouvons néanmoins affirmer que le nombre d'emplois dans l'industrie manufacturière bruxelloise a régressé de 14,8 % soit de 19.000 unités alors que ce secteur a progressé de 0,8 % dans le royaume. Par contre les autres secteurs bruxellois ont évolué au même rythme que ceux du royaume, la construction a régressé de 4,5 % et le secteur tertiaire a augmenté de 11 %. La diminution du nombre d'emplois dans l'industrie manufacturière bruxelloise s'explique par la perte de 18 % des emplois manuels soit 17.000 unités (perte de 2,9 % pour le royaume) mais également par la suppression de 4 % d'emplois intellectuels soit 2.100 unités (gain de 11 % pour le royaume); cette diminution touchant aussi fortement les hommes (8,8 % soit 13.000 emplois) que les femmes (8,7 % et 6.000 emplois).

10. — Les licenciements de travailleurs y sont relativement aussi nombreux que dans le royaume. Au cours des dix dernières années (1-1-1965 au 31-12-1974), près de 14.800 actifs répartis dans 264 établissements bruxellois ont bénéficié de l'indemnité versée, par l'ONEM — fonds d'indemnisation, à l'occasion de la fermeture (5) de leur établissement occupant au moins 10 travailleurs, soit lors d'une faillite ou d'une cessation d'activité, soit à cause d'un transfert d'établissement à longue distance. Les principaux secteurs d'activité bruxellois touchés par ces fermetures sont par ordre d'importance décroissante : le commerce (24 % des licenciements),

(5) Office National de l'Emploi — Source. Fonds d'indemnisation des travailleurs licenciés en cas de fermeture d'entreprise et bureaux régionaux de l'ONEM. Par fermeture d'entreprise, il faut entendre l'arrêt définitif de l'activité principale et en même temps la réduction du personnel à moins du quart des effectifs. Ne sont donc pas reprises les fermetures d'établissements dont les travailleurs sont transférés dans un autre siège de l'entreprise. Mais dans le cadre de la préparation d'une thèse sur l'industrie manufacturière bruxelloise — sa localisation et ses problèmes —, nous avons pu constater que des fermetures et des transferts ayant entraîné des licenciements n'avaient pas été reprisés dans ces statistiques. Le chiffre mentionné ci-dessus est donc inférieur à la réalité.

la construction (17 %), les constructions métalliques (16 %), l'alimentation (12 %), la chimie (9 %), la confection (9 %), le textile (5 %) et le papier (4 %). Le nombre de licenciements a fortement augmenté au cours des trois dernières années pour atteindre 2.200 en 1973 et 3.700 unités en 1974, la moyenne des sept années antérieures étant seulement de 1.100 unités avec un maximum de 1.800 personnes en 1970. Cette progression des licenciements en 1974 et 1975 est identique à celle enregistrée pour le royaume car les licenciements y ont plus que doublé (110 % également). La proportion de licenciements à Bruxelles-capitale par rapport au royaume (y compris les mines) a oscillé au cours des sept dernières années entre 15 et 27 %, elle correspond donc grosso-modo à la part des emplois bruxellois dans le total des emplois du royaume (20 % en 1974). Un peu plus de la moitié des actifs licenciés dans l'arrondissement bruxellois étaient des travailleurs dans l'industrie manufacturière (8.000 personnes).

11. — Vingt-six mille cinq cents emplois dont 60 % dans l'industrie manufacturière exercés dans 330 établissements occupant au moins 5 travailleurs, ont été transférés en dehors de l'agglomération bruxelloise au cours des quinze dernières années. Quarante-trois pour cent soit 11.000 de ces emplois se sont dirigés vers les 17 communes industrielles périphériques, situées soit dans la vallée de la Senne, au sud et au nord de l'agglomération, soit le long du réseau autoroutier, et que nous pouvons considérer comme faisant partie de la région industrielle bruxelloise. Vingt-sept pour cent soit 7.000 emplois ont été transférés dans les autres communes du Brabant flamand et plus particulièrement dans celles de l'arrondissement de Hal-Vilvorde. La Wallonie n'a donc reçu que 25 % des emplois bruxellois décentralisés, les principales régions bénéficiaires étant la province du Hainaut et l'arrondissement de Nivelles. Nous remarquons toutefois une nette différence entre la destination des transferts d'emplois industriels, et celle des transferts d'emplois tertiaires. En effet si la Wallonie n'a bénéficié que de 10 % des emplois tertiaires, elle a par contre reçu 36 % des emplois industriels manufacturiers. Les transferts d'établissements industriels sont donc effectués sur des plus grandes distances essentiellement pour des raisons de prix de terrain, qui sont beaucoup moins élevés en province qu'à la périphérie de Bruxelles (ces établissements ont besoin de grandes surfaces pour répondre non seulement aux nécessités actuelles mais également pour réaliser des extensions éventuelles) et aussi avec l'espoir de garder une partie importante de leur main-d'œuvre qualifiée. Ce dernier motif justifie d'ailleurs partiellement l'existence d'une relation évidente entre la localisation géographique des établissements dans l'agglomération bruxelloise et les régions de destination de ces établissements. Il faut aussi mentionner que près de la moitié des transferts ont été opérés dans des zonings ou parcs industriels, cette proportion est valable pour les deux secteurs d'activité.

Les principales raisons entraînant les transferts d'établissements bruxellois sont :

- la plupart des établissements bruxellois sont très anciens et ils ont été entourés progressivement par des habitations. Etant donné qu'il leur est quasi impossible d'étendre leurs installations sur place alors que leurs firmes connaissent une période d'ex-

pansion, les dirigeants ont été amenés à transférer leur établissement à la périphérie de Bruxelles car les espaces disponibles dans l'agglomération étaient très rares et le prix du terrain y était très élevé. D'autres causes ont joué également un rôle mais secondaire, il s'agit par exemple d'expropriations pour des bureaux et routes, l'absence de parkings pour le personnel et les clients, l'accès difficile pour des camions à gros tonnage, la spéculation foncière,... (6)

## CONCLUSIONS

Même en faisant la part belle à la reprise économique, l'avenir de l'industrie bruxelloise est incertain car :

- la plupart des établissements sont anciens;
- nombreux sont les établissements manquant d'espace. Si aucun remède n'est apporté à leurs problèmes, la meilleure solution pour eux sera un transfert en dehors de l'agglomération, celle-ci continuera donc à perdre des emplois principalement dans le secteur secondaire;
- les responsables de la politique économique régionale tardent beaucoup trop à créer ou aménager des zonings industriels à l'intérieur de l'agglomération, par exemple sur les nombreux hectares inoccupés situés à Anderlecht en bordure du canal de Charleroi, alors que de nombreux parcs industriels ont été aménagés depuis 1959, partout en Belgique et notamment à la périphérie (plus de 800 ha dans les arrondissements de Hal-Vilvorde et de Louvain et près de 600 ha dans celui de Nivelles). Ces parcs sont très attractifs étant donné leur localisation, pour les entreprises bruxelloises manquant d'espace et ce d'autant plus que les employeurs profitent de la rivalité des sociétés de développement régional pour obtenir de nombreux avantages.

**Emile BAUWIN**

Assistant à l'U.L.B.

Institut de géographie.

## Le logement

A moins d'être aveugle ou de mauvaise foi, on ne peut nier l'existence d'un problème du logement à Bruxelles. L'activité de multiples comités de quartier, le désespoir des services sociaux et de certaines commissions d'assistance publique, les déclarations d'associations d'immigrés, etc... l'attestent.

### L'AMPLEUR DU PROBLEME

Il est essentiel de dessiner le contour du problème. Qui est mal logé ? Pourquoi ? On peut, en effet, être mal logé parce qu'on ne dispose pas de revenus suffisants pour payer un logement cor-

---

(6) Ces recherches ont été réalisées dans le cadre de la préparation d'une thèse de doctorat sur l'industrie manufacturière de la région bruxelloise. Cette thèse sera déposée à l'U.L.B. à la fin de l'année 1976.

respondant à ses besoins, parce que les propriétaires vous refusent la location alors que vous pouvez payer le loyer réclamé, parce que les propriétaires préfèrent laisser leurs immeubles vides ou refusent de les entretenir, parce que les communes et les spéculateurs rasant l'endroit où vous habitez, etc...

Différentes données interviennent ainsi dans ce problème : le régime d'occupation, l'état des logements, les revenus des habitants, le prix des loyers, de la construction et du terrain. Ce sont ces données que nous essayerons de décrire brièvement.

L'Institut National du Logement classe les logements en quatre catégories : salubres, fonctionnellement inadaptés, insalubres améliorables et non améliorables. Ces critères, conjugués au régime d'occupation, donnent l'aperçu suivant :

	Qualité du logement	Régime d'occupation			
		s/total patrimoine immob.	Belgique		Bruxelles-aggl.
		Propriét.	Locat.	Locat.	Propriét.
Salubres .....	53 %	49 %	40 %	59 %	45,50 %
Fonct. inadaptés ...	14 %	16,75 %	17 %	31 %	23 %
Insalubres améliorabl.	19 %	24,30 %	28 %	7,50 %	23,50 %
» non améliorabl.	14 %	9,95 %	15 %	2,50 %	8 %
sur cent habitants :		55	45	25	75

Source : INL., enquête 1971-72

Il ne fait pas de doute que *les propriétaires sont mieux logés que les locataires et tout particulièrement les propriétaires bruxellois*; mais ces derniers sont peu nombreux. Il n'y a à Bruxelles que 20 % de propriétaires; 3 ménages sur 4 louent. Ce n'est pas le cas dans le reste du Royaume (45 % de locataires).

Quant aux locataires, un sur deux est mal logé, et à Bruxelles, un sur quatre habite dans un logement insalubre.

En 1973, il existait à Bruxelles :

environ 50.000 logements insalubres non améliorables

» 95.000 » » améliorables

» 75.000 » fonctionnellement inadaptés

qui représentent à peu près la moitié du patrimoine immobilier ou 220.000 ménages dont les conditions de logement sont déficientes.

Ajoutons encore qu'à Bruxelles,

1) Les loyers sont de plus en plus chers :

	LOYERS MOYENS (source INL)	
	Royaume	Bruxelles
1-1-1972 .....	2.180	2.711
1-1-1975 .....	2.800	3.800
Augmentation :	+35%	+41%

2) Les logements sociaux ne logent que 4,75 % des ménages.

3) Les *mal logés* sont surtout les personnes âgées, les familles nombreuses et les immigrés :

Qualités des logements	Bruxelles	3e âge	Familles nombreuses	Etrangers
Salubres .....	47,01 %	40,44 %		
Fonct. inadaptés ...	24,48 %	29 %		
Insalubres améliorabl.	20,07 %	20 %		30 %
» non améliorabl.	8,44 %	10,56 %	11,36 %	9,70 %

4) En 1970, 20 % des logements étaient *surpeuplés* et surtout situés dans les communes du centre de l'agglomération (Pentagone et autour, c'est-à-dire Anderlecht, St-Gilles, St-Josse, Molenbeek).

5) Le prix du terrain y est particulièrement cher : 1.525 F/m<sup>2</sup> contre 235 F/m pour le Royaume, en 1972.

6) De nombreux logements restent vides : en 1973, on estimait à 30.000 le nombre de *logements inoccupés*.

7) On ne bâtit généralement que petit à Bruxelles (prix des terrains et recommandations de l'I.N.L.)

8) On bâtit trop peu et trop cher :

A Bruxelles, la part du secteur social dans la construction de nouveaux logements est tout à fait insuffisante (10 à 15 %) et bien inférieure aux recommandations du Bureau du Plan (40 %) — 4.105 logements ont été construits en 1974 dans les 19 communes (sur 50.000 pour le pays) au lieu des 6.096 prévus par le Bureau du Plan.

## LES SOLUTIONS ?

Nous croyons avoir circonscrit, au travers des quelques données qui précèdent, l'ampleur et les multiples facettes du problème du logement dans l'agglomération bruxelloise. Comment s'y attaquer ? Quelles solutions faut-il envisager ?

*Planification* : Il nous paraît primordial et urgent de planifier les besoins en logements et leur répartition judicieuse dans l'agglomération, plan qui devrait répondre au double souci de *loger mieux* une grande partie de la population actuelle et de *promouvoir le repeuplement de la région* en offrant des logements neufs (rénovés ou améliorés) attractifs aux jeunes ménages qui souhaitent y fonder un foyer.

Cette planification devrait largement tenir compte, non seulement des besoins en quantité, mais également de l'âge, des revenus des habitants concernés, ainsi que des endroits d'implantation les mieux adaptés à chacune des catégories de ces habitants, compte tenu, notamment, du réseau des transports en commun, des équipements sociaux, de l'artisanat et de l'environnement existant à chacun des endroits d'implantation envisagés.

*Coût des constructions* : Ne serait-il pas essentiel également d'étudier *tous les facteurs* qui influencent le coût de la construction et des loyers ?

La construction reste encore largement artisanale; il devrait être possible, en faisant plus généralement appel aux techniques modernes, de construire de façon beaucoup plus industrialisée et, par conséquent de réduire sensiblement les frais d'études et de construction.

*Prix des terrains* : Nous nous trouvons ici devant un facteur très contraignant des prix de la construction. Faut-il laisser la spéculation

tion foncière plus longtemps maître du marché ? Une *régie foncière* régionale, dotée de *pouvoirs réels* et larges ne pourrait-elle mettre un peu d'ordre dans la surenchère et la soif de profits qui sévissent en ce domaine ?

*Les priorités* : S'il ne semble guère y avoir de doute sur la pénurie de logements convenables (à divers degrés) offerts actuellement à la population bruxelloise, il ne semble pas y avoir le même accord sur les moyens prioritaires pour y remédier. Sinon, comment expliquer autrement que par l'incompréhension, le fait que la réhabilitation des logements anciens améliorables ne fasse pas l'objet, de la part des autorités compétentes, d'une attention et d'un dynamisme particuliers ?

## AMELIORER L'ANCIEN

Comment ne pas voir l'avantage réel qui consisterait à renoncer à la rénovation de certains quartiers à coups de bulldozers et d'expulsions massives (au nom d'une soi-disant « utilité publique ») pour ensuite livrer le terrain à l'initiative privée des promoteurs ?

Nous avons déjà dit qu'il existe à Bruxelles, environ 95.000 logements insalubres améliorables et 75.000 fonctionnellement inadaptés, ce qui représente approximativement 40 % du patrimoine immobilier de la région.

Ces logements anciens, dont les loyers sont généralement modérés, abritent souvent des familles nombreuses qui s'y casent plus facilement que dans du neuf étriqué, ou des pensionnés qui en sont souvent propriétaires et souhaitent y finir leurs jours en paix.

Connaissant la tendance qui règne à détruire systématiquement ce type d'habitations pour construire du neuf plus cher, les propriétaires hésitent parfois, ou se refusent à entretenir convenablement les immeubles, prévoyant une expropriation plus ou moins proche, d'où dégradation inéluctable des bâtiments.

Actuellement, un arrêté royal (14-8-75) accorde à Bruxelles, sous certaines conditions assez draconiennes, une prime pour l'assainissement des logements *insalubres*. Cette prime devrait être immédiatement étendue aux logements *fonctionnellement inadaptés*, sans attendre que, faute de soins, ceux-ci tombent à leur tour dans la catégorie des « insalubres » pour finir en « taudis » voués à la démolition.

Quand on sait que le coût d'une amélioration de logement ancien se situe entre 200.000 et 300.000 francs, et qu'un logement neuf modeste coûte au bas mot 1.250.000 francs, nest-il pas sot de négliger le volet important que constitue la *réhabilitation des logements anciens* ? — Que dire alors de la répartition de l'aide de l'Etat (aide fort maigre déjà) au logement, quand nous trouvons au budget 1975 : 93 % des crédits à la construction, 4 % aux démolitions, et un pour cent à l'amélioration de ce qui existe ?

*Bâtir, réhabiliter, oui, mais aussi redonner le goût de vivre en ville.*

La région bruxelloise a été défigurée par le morne décor que constituent les trop nombreux quartiers de bureaux et garages, où plus personne ne veut et ne saurait vivre; les 19 communes, sauf de rares exceptions privilégiées, sont pauvres en équipements sociaux suffisants, judicieusement répartis et ouverts à tous; les espaces verts restent souvent l'apanage des communes à caractère résiden-

tiel dominant; les enclos de jeux pour enfants et pour adultes sont rares; où trouver des salles de réunion et de spectacle ouvertes à tous ? Et sommes-nous assurés que les espaces verts existants — tant publics que *privés* — seront intégralement protégés, que nul ne pourra plus les anéantir ?

## UN CHANGEMENT RADICAL

Il faut plus de logements à Bruxelles. Tout le monde a droit à un certain confort. Trop souvent les loyers amputent dangereusement les revenus et il est évident que tous les habitants aspirent à un cadre de vie plus attrayant.

De grands changements s'imposent donc, pour lesquels d'importants moyens financiers doivent être trouvés. Ils ne le seront qu'au prix d'une volonté politique bien affirmée et largement soutenue.

Il est certain que la répression de la grosse fraude fiscale et une sévère révision des dépenses improductives de l'Etat, par exemple celles de l'armée, de la gendarmerie, du réseau routier, permettraient d'alimenter sensiblement le budget attribué au logement en Belgique.

Il est, d'autre part, indispensable que cessent les conflits de priorité, de compétence et d'orientation politique — notamment en matière d'aménagement du territoire — dont l'origine est à rechercher dans les multiples pouvoirs qui se disputent notre région. *La région bruxelloise* est majeure; elle doit être dotée de *pouvoirs politiques réels* et de *moyens financiers* correspondant aux responsabilités et dépenses qu'elle assume en tant que capitale de l'Europe capitaliste et aux ressources qu'elle apporte au budget national.

Rien de réellement valable et durable ne se fera sans que les pouvoirs publics, aux différents échelons, acceptent sans réserve la concertation avec la population.

Albert MARTENS, chef de travaux K.U. Leuven

Marguerite MERTENS, secrétaire du Comité de défense de la rue Gray

## La circulation

1. — La ville ne possède de richesse culturelle et politique qu'à travers son caractère multi-fonctionnel. La séparation des fonctions appuyée sur l'écroulement des sites rapportant les plus hautes rentes foncières, l'extension périphérique démesurée de l'habitat aisé dans des banlieues à vie sociale atomisée, l'apparition de ghettos dans les vieux quartiers centraux sont autant d'éléments engendrés par notre société — et contradictoires à ces valeurs urbaines. Notre analyse de la circulation s'inscrit dans le cadre d'un combat politique mené pour sauver et rénover les richesses culturelles et les relations sociales de la ville.

2. — D'après une enquête de 1972 (1), 2.174.000 déplacements utilisant un moyen de transport sont effectués chaque jour de se-

(1) SOBEMAP, prévision de la demande de déplacements en transports en commun dans l'agglomération bruxelloise à l'horizon 1985, étude commandée par la S.T.I.B., Bruxelles, 1974.

maine moyenne à l'intérieur de l'agglomération bruxelloise et des 30 communes de proche périphérie, soit 1.566.000 déplacements internes et 608.000 à destination de communes extérieures à cet ensemble. Pour 43 % de ces déplacements, le mode de transport principal est le transport en commun (40 % pour les déplacements internes, 51 % pour les autres). Les déplacements réguliers (domicile-travail et domicile-école) comptent dans ce total pour plus de moitié (1.221.000) et sont plus souvent effectués en transports en commun (dans 54 % des cas, soit 47 % pour les déplacements internes et 68 % pour ceux avec l'extérieur). Pour les déplacements à caractère aléatoire, les pourcentages correspondants d'utilisation des transports en commun sont respectivement de 28 %, 31 % et 17 %.

Par rapport à une enquête de 1963-64 limitée aux seules 19 communes (2), ces chiffres montrent une croissance sensible du nombre de déplacements (entre 15 et 20 %). Celle-ci est liée à une augmentation des déplacements en automobile surtout pour les déplacements internes à la zone étudiée alors que l'utilisation des transports en commun a légèrement régressé pendant la période considérée, sinon pour les gares de chemin de fer dont la fréquentation s'est stabilisée. En effet, en 1963-64, les transports en commun assuraient encore plus de la moitié des déplacements motorisés, tant totaux qu'internes à l'agglomération.

De cette première analyse des chiffres il ressort que :

— le développement de l'automobile a amélioré la mobilité de la population bruxelloise; reste à connaître les effets négatifs pour la ville de cette amélioration;

— les transports en commun, malgré leurs déficiences, continuent à assurer une part considérable des déplacements motorisés, plus de la moitié dans le cas des déplacements réguliers. Toutefois, leur utilisation est insuffisante : une amélioration du réseau doit se concevoir dans l'optique d'un objectif consistant à assurer 75 à 80 % des relations domicile-travail ou domicile-école par les transports en commun (ce chiffre est de 90 % pour la City de Londres).

3. — Avant d'aborder l'évolution de la politique bruxelloise des transports, il convient d'envisager celle des faits, tant du point de vue de l'automobile que de celui des transports en commun.

Le taux de possession d'automobile est aujourd'hui de 1 pour 3,5 personnes dans l'agglomération (1 pour 3,0 personnes à Woluwe St-Pierre), contre 1 pour 12,5 personnes en 1954 et 1 pour 7,8 personnes en 1960. De l'ordre de 600.000 voitures circulent quotidiennement dans l'agglomération, dont la moitié pénètrent ou longent le Pentagone central. Malgré une croissance considérable de la circulation au cours des vingt dernières années, beaucoup des travaux prévus dans la foulée des premières réalisations routières urbaines antérieures à l'Exposition Universelle de 1958 n'ont pas été réalisés. C'est qu'au fur et à mesure des travaux entrepris les destructions qu'ils entraînent se sont révélées plus néfastes (Petite Ceinture, av. Louise, transformation des rues de la Loi et Belliard en voies express, pénétrations autoroutières en provenance de

---

(2) COMMISSION NATIONALE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, Etudes régionales. Note synthétique des rapports du groupe Alpha sur les propositions d'aménagement et de développement de la région bruxelloise, Bruxelles, 1966.

Liège et de Namur, etc...) et les conflits plus vifs avec les populations concernées. En outre, ces travaux destructeurs n'ont souvent que déplacé les encombrements, même s'il faut reconnaître à Bruxelles des conditions de circulation plus fluides que dans d'autres capitales. Par ailleurs, le parking est rare sur la voie publique et les parkings payants sont chers (80 à 100 F par jour), outre qu'ils constituent des chancres, souvent intentionnels, au milieu du tissu urbain central. Mentionnons encore pour mémoire la pollution considérable entraînée par l'ampleur de cette circulation.

A la fin de la décennie 50, les transports en commun ont bénéficié de leurs premiers sites propres. Les premiers projets de tunnels sous quelques carrefours centraux encombrés ont rapidement cédé la place à la conception d'un pré-métro. Le réseau en tunnel est passé de 4 km en 1969 à 10,1 km en 1975 (3,6 km sur l'axe Est-Ouest, 3,1 km sur la Petite Ceinture, 3 km sur la Grande Ceinture et 400 m de tunnels plus anciens à la gare du Midi). Toutefois, ces travaux sont freinés par des restrictions budgétaires et prennent du retard sur les projets d'avancement initiaux.

Leur efficacité évidente entraîne néanmoins un regain d'intérêt pour les transports publics, puisque le nombre de voyages parcourus sur le réseau de la S.T.I.B., qui décroissait régulièrement depuis la fin de la guerre (avec l'exception de 1958, année de l'Exposition Universelle), a atteint son point le plus bas en 1971 et augmente à nouveau depuis : 250 millions de voyages (cartes, billets et abonnements) en 1962, 171 millions en 1969, 166 millions en 1971, 181 millions en 1974. Sur l'axe de pré-métro Est-Ouest, la fréquentation a augmenté de 45 % et de 85 % à l'heure de midi. L'enquête précitée de la SOBEMAP éclaire l'efficacité de cet axe : sa fréquentation pour les liaisons régulières est quasi indépendante du taux de motorisation des usagers alors que dans les quartiers mal desservis une amélioration de la motorisation entraîne une diminution de la fréquentation des transports publics; pour les déplacements aléatoires, la mobilité y est plus grande qu'ailleurs.

Mais le gros handicap des transports en commun reste leur vitesse insuffisante, compte tenu à la fois des encombrements et incidents survenant en dehors du réseau pré-métro et des temps d'attente. D'une étude menée par l'Institut de Géographie de l'U.L.B., il ressort que la vitesse efficace moyenne (rapport entre le temps de trajet plus le temps d'attente moyen et la distance à vol d'oiseau entre l'arrêt de départ et celui d'arrivée) est aux heures de pointe à peine supérieure à 8,5 km/h au départ de la gare Centrale, comprise entre 8 et 8,5 km/h au départ d'un centre de quartier périphérique. Aux heures de soirée, l'allongement des temps d'attente fait tomber cette vitesse à à peine plus de 7,5 km/h, malgré des vitesses commerciales plus élevées des véhicules. La même étude montre qu'aux heures de pointe et au départ de la gare Centrale, les vitesses efficaces ne deviennent acceptables (entre 10 et 20 km/h) que sur le réseau S.N.C.B. en direction des gares de chemin de fer périphériques sur l'axe pré-métro Est-Ouest et au-delà sur les lignes de la S.T.I.B. qui le prolongent vers Wezembeek, Tervuren, Auderghem. Par contre, les vitesses efficaces tombent sous 6 km/h en direction des arrêts situés à l'intérieur du Pentagone et dans une vaste zone située au sud de celui-ci et englobant Saint-Gilles, la place Albert, Ma Campagne, la place Flagey à Ixelles.

Ceci implique la nécessité d'une urgence dans les travaux de pré-métro à mener en direction de Saint-Gilles, du haut de Forest et d'Uccle. En outre, une analyse critique montre que le réseau de la S.T.I.B. est mal conçu pour les relations de périphérie à périphérie, de même que pour les relations domicile-travail en direction des zones de grosse industrie.

4. — De l'exposé des faits qui précède ressortent une série de contradictions :

- entre l'automobile et la ville : la première est avide d'espace (une auto en mouvement occupe 30 m<sup>2</sup>, à l'arrêt 12 m<sup>2</sup>), alors que ce bien est rare en ville; si tous les projets routiers bruxellois étaient réalisés, l'occupation d'espace par la voirie et le parking passerait dans l'agglomération de un cinquième de la superficie il y a dix ans à un tiers;
- internes à l'automobile : contradictions entre la circulation et le parcage, entre un nombre croissant d'automobiles et une vitesse de circulation réduite;
- entre l'automobile et les transports publics.

Toutes ces contradictions ont été mal appréhendées par les pouvoirs publics dont la politique a d'ailleurs contribué à les entretenir et à les développer.

Jusqu'à la fin de la décennie 60, la priorité à l'automobile a été absolue. Cette politique résultait de la conjonction de puissants intérêts privés et de la carence complice des pouvoirs publics, étatiques et communaux : confusion volontairement entretenue entre bien-être et modèle de consommation et urbain américain; publicité immodérée des milieux de l'automobile et du pétrole; intérêts immobiliers puissants des constructeurs de parkings dominés par De Pauw à Bruxelles, et soutenus politiquement par Vanden Boeynants. Parallèlement, les pouvoirs publics laissent se dégrader la qualité des transports en commun, devenus non rentables et abandonnés en conséquence par le secteur privé qui y conserve toutefois des privilèges exorbitants : ainsi, la S.A. « Les Tramways bruxellois » qui, bien que le matériel qu'elle a cédé à la S.T.I.B. soit depuis longtemps amorti, conserve un dividende annuel assuré de l'ordre de soixante millions de francs et neuf places sur vingt-quatre au Conseil d'Administration de la S.T.I.B., ainsi que la présidence du comité de gestion.

Depuis le début de la mise en service du pré-métro, sous la pression de l'opinion publique, en particulier de certains comités d'usagers, dont le C.A.T.U., ou de quartier et aujourd'hui d'Inter-Environnement, la politique officiellement proclamée l'est en termes de complémentarité entre les transports publics et privés. Toutefois, si l'on peut sans doute reconnaître le bénéfice de cette option à certains pouvoirs publics, par exemple l'agglomération de Bruxelles, il faut par ailleurs soupçonner le revirement démagogique et verbal chez d'autres, comme par exemple le ministre des Affaires bruxelloises. En outre, les actes viennent souvent contredire les déclarations d'intention : absence de position claire du ministère des Travaux publics, ambiguïté de certaines communes et, malgré la renonciation officielle aux autoroutes de pénétration et voies urbaines rapides, maintien des menaces rue Gray, rue Belliard, à la Chasse, à la sortie de l'autoroute de Paris et ailleurs. Par ailleurs, les restrictions budgétaires de 800 millions exigées par le ministre des Com-

munications aux dépens de la S.T.I.B., les déclarations gouvernementales quant à la nécessité de prendre en compte le prix réel du trajet en tram, dont les usagers ne paient aujourd'hui que le quart, sont autant de menaces sérieuses qui pèsent sur la continuation du renouveau des transports en commun bruxellois.

5. — De fait, même si elle était appliquée avec toute la volonté politique nécessaire, l'option de complémentarité entre les transports publics et privés est ambiguë et irréaliste dans la mesure où elle tente de concilier des éléments antagonistes. Quelques exemples :

- la mise en service d'un site propre ou souterrain pour les transports en commun a le plus souvent pour conséquence d'accélérer et donc de favoriser la circulation automobile parallèle et aggrave donc les antagonismes entre l'auto et la ville;
- la construction de parkings de dissuasion aux extrémités des lignes de métro risque fort d'accélérer les tendances centrifuges de la population dont souffre Bruxelles, précipitant par là la décadence urbaine;
- la promotion des transports en commun est lente à réaliser parce que la construction du métro est chère, de l'ordre d'1,4 milliard au kilomètre. L'efficacité du réseau pourrait cependant être sensiblement améliorée par une politique volontaire, dépassant les oppositions locales et à courte vue, de réservation de couloirs, pour les transports en commun, d'interdiction de stationnement ou même parfois de circulation sur les artères parcourues par ceux-ci, de circulation des trams et bus à contresens du reste de la circulation. En outre, la création de voies en site propre pour trams rapides avec quelques passages souterrains aux carrefours coûte moins du dixième du prix de construction d'un métro et peut se justifier dans de larges zones d'une agglomération comme Bruxelles, dont les densités de population sont assez faibles en regard de celles que connaissent d'autres métropoles.

6. — Dans ces conditions, une véritable priorité aux transports en commun implique, en même temps que la promotion de ceux-ci, une dissuasion active contre l'automobile, seul moyen de rentabiliser les investissements coûteux consentis jusqu'à présent et qui doivent continuer à l'être, et d'éviter un vide progressif de la substance urbaine. Dans cette optique, une série de mesures s'imposent et sont réalisables à peu de frais :

- multiplication des piétonniers, non seulement pour faciliter la promenade mais encore, grâce à une localisation adéquate, pour dissuader le trafic automobile : la ville de Bruxelles, en refusant la mise en piétonnier des boulevards Anspach et Adolphe Max après l'ouverture du métro Nord-Sud, portera ainsi la responsabilité du maintien d'un trafic de transit à travers le centre de la ville, à la différence de ce qui a été fait dans certaines villes allemandes;
- interdiction de la construction de nouveaux emplacements de parkings dans le centre et généralisation des parcètres ou interdiction de stationner sur la voie publique, à l'instar de ce qui est la règle à Londres;

- priorité effective de circulation aux transports publics, assurant eux-mêmes le fonctionnement des feux de signalisation;
- détaxation des taxis, regroupés dans un Service public régional de taxis économiques et parallèlement mise sur pied d'une gestion unifiée et démocratique des transports en commun de la région bruxelloise. Cet organisme devrait avoir dans ses attributions l'actuel réseau de banlieue de la S.N. C.B., de manière à promouvoir la mise en place rapide d'un réseau de métro régional à horaires cadencés et en particulier l'ouverture immédiate de toutes les lignes de chemin de fer de l'agglomération au trafic des voyageurs.

Il est évident que par ailleurs tous les travaux routiers prévus à Bruxelles doivent être abandonnés. Sans doute le ring autoroutier doit-il faire exception, encore que sa réalisation aura somme toute peu d'effets sur l'intensité de la circulation bruxelloise puisque le trafic de transit représente moins du cinquième du trafic routier de pénétration dans Bruxelles. Mais il s'agit là d'un problème de politique autoroutière nationale dont la critique, si elle doit certainement être menée, se pose en tout autres termes.

### **C. VANDERMOTTEN.**

Assistant U.L.B.  
Institut de Géographie.

## **Les comités d'habitants**

Il n'est pas rare de voir décerner à Bruxelles l'épithète de « ville aux cent comités de quartier ».

Que recouvre, en fait, cette réputation ?

S'il s'agit d'une réalité profonde, s'appuyant sur des mouvements globaux de revendication, nés en réponse aux problèmes urbains, bien des situations pourraient s'en trouver modifiées, même à court terme.

Celle de l'ensemble des habitants, au premier chef; celle des techniciens, architectes et urbanistes, cherchant à orienter leur pratique professionnelle vers des objectifs démocratiques; celle, enfin, des détenteurs du pouvoir de décision — hommes politiques secondés de leur staff de fonctionnaires.

Toutefois, après plusieurs années de présence et d'actions diverses de comités de quartier, il importe de dégager la portée politique et sociale des méthodes employées et des résultats obtenus.

Les groupes qui — comme la Ligue Esthétique Belge et Quartier des Arts — entendent peser par voie de recommandation auprès des pouvoirs publics et par voie de conférences et communiqués de presse auprès du grand public, définissent eux-mêmes leurs objectifs : « Protéger le patrimoine culturel immobilier ». En fait, ces associations ne s'adressent qu'à des catégories très limitées de la population.

Il est significatif de relever que la plus ancienne, la Ligue Esthétique fondée en 1953, fut consultée, avec d'autres groupements, lors de l'élaboration de la loi organique du 29 mars 1962.

Le ministre s'en justifie en ces termes :

*« Le gouvernement pouvait, selon la coutume, faire élaborer dans le silence un projet de loi par l'administration et le déposer, sans coup férir, au Parlement (...). Il jugea opportun de procéder autrement. C'est de cette décision que naquit la Commission mixte de l'Urbanisme. »*

Ainsi, la Commission, composée de parlementaires et de fonctionnaires des départements ministériels concernés, travailla sur une série de principes de base de la future loi, examina le résultat de dix ans d'application de la loi sur la reconstruction de 1946, formula son avis sur le fonctionnement des services compétents et organisa l'audition de personnes et d'organismes publics ou privés, intéressés au problème :

- Commission Royale des Monuments et des Sites;
- Fédération belge de l'Urbanisme et de l'Habitation;
- Union des Villes et Communes belges;
- Fédération royale des Sociétés d'Architectes de Belgique;
- Fédération nationale des Propriétaires de Belgique, groupement de défense de la propriété immobilière du pays;
- Défense de Bruxelles;
- Union professionnelle des créateurs de lotissements et de logements;
- Sociétés d'Urbanistes :

1. Association des Urbanistes diplômés de l'Université libre de Bruxelles,

2. Société d'Urbanisme de Belgique;

- Union belge des géomètres — experts immobiliers;
- Société centrale d'Architecture de Belgique;
- Ligue Esthétique Belge.

Les conclusions de ces auditions sont claires :

*« Le gouvernement et la Commission mixte ont évidemment marqué leur unité de vues sur la nécessité de faire des plans d'aménagement des instruments dotés de toute la souplesse nécessaire. Cette souplesse doit apparaître dans leur exécution et dans leur révision.*

*Un excellent moyen, déjà utilisé à l'heure actuelle, consiste à accorder au Ministre compétent ou à son délégué un droit de dérogation aux prescriptions urbanistiques. »*

Or, les conclusions de cette consultation à laquelle des groupes divers furent associés, portent en germe les modifications qu'apportera la loi du 22 décembre 1970, donnant des pouvoirs de dérogation étendus au fonctionnaire délégué. C'est à ces dispositions, précisément, que d'autres groupes — l'Atelier de Recherche et d'Action Urbaines (ARAU), les Archives de l'Architecture moderne, Habitat Humain, et d'autres — vont réagir :

*« Deux dispositions (articles 45 § 2, alinéa 2 et 51) permettront au fonctionnaire délégué, en fait le représentant du ministre des Travaux publics, de déroger, sur proposition du Collège, à un plan d'aménagement approuvé en ce qui concerne l'implantation des bâtiments, leur aspect, leur dimension. A la limite, le système des dérogations dans l'octroi des permis de bâtir et de lotir peut mettre en cause l'équilibre d'un plan démocratiquement approuvé et cela sans contrôle démocratique. La Commission consultative d'agglomération ne sera même plus consultée. L'article 48 donne au ministre des Travaux publics la faculté de déroger, pour les travaux d'intérêt*

*public, aux plans existants. Devant ces faits, on doit conclure que l'Administration dispose, en matière d'urbanisme, de pouvoirs discrétionnaires. Et on voit mal comment, en se privant de l'appui de l'opinion publique les pouvoirs politiques résisteront aux pressions des affaires et de la construction. »*

Jusqu'alors, les préoccupations de l'ARAU, constituée à la fin de l'année 1968, étaient restées moins contestataires. Sa demande de Concours d'Idées — formule fréquente pour les projets officiels d'architecture et même d'urbanisme — sur le site du Carrefour de l'Europe fut favorablement accueillie par la Ville de Bruxelles, et les résultats en furent salués par ses techniciens avec un enthousiasme inhabituel, « comme marquant la fin d'une période maudite en matière d'aménagement urbain » !

Aujourd'hui, toutefois, aucun début de réalisation n'est encore venu concrétiser ces bonnes intentions.

Dans l'histoire des comités bruxellois, il faudrait marquer d'une pierre blanche l'obtention en avril 1971 d'un « Comité des Sablons », suivant de près celui mis en place pour étudier les problèmes des Marolles, en décembre 1970.

Pour la première fois — sous la menace de destruction et d'expulsion aux Marolles, et par indignation devant une pléthore de projets chaotiques aux Sablons — des habitants entrent en concertation avec une Commune, avec l'Etat, influencent les projets des techniciens; ils rendent publics des accords intervenus à huis clos en séance chaque fois que ces accords marquent un recul sur leur programme de négociation.

A la suite de ces innovations, la Ville de Bruxelles inaugure les Commissions du Béguinage et de la Marolle; l'Agglomération de Bruxelles celles du Maelbeek, du quartier Nord, du Canal, de la Vallée de la Woluwe, du quartier de la Chasse Royale, du Blankedelle, du passage du métro à Saint-Gilles...

Ce mode d'intervention soulève le problème de la représentativité des comités engagés dans des discussions.

A quelques exceptions près — tel le Groupe d'Action de Bruxelles-sur-Senne, le GABS, les comités ont des relations plus ou moins étroites avec Inter-environnement.

Le 9 décembre 1971, les statuts de l'Union pour la Qualité de l'Environnement, en abrégé : « Inter-environnement » paraissent aux annexes au Moniteur belge. Trente-huit groupements, constitués en associations de fait ou en A.S.B.L., fondent cette nouvelle association dans un but bien précis, comme en atteste l'article 3 des statuts, « objet social » :

*« La défense de l'intégrité et de la diversité des environnements et la création d'un milieu de vie de qualité. Cet objet implique notamment la coordination et le soutien des efforts consentis par les organismes privés, afin de combattre les pollutions et les nuisances, d'assurer la protection active de la nature, des sites naturels et urbains ainsi que du patrimoine culturel, immobilier, de promouvoir un urbanisme démocratique et d'aménager le territoire en fonction des besoins réels des citoyens et de la communauté, ceci dans le respect de toutes les formes de la vie. Cet objet implique également le rassemblement systématique et la diffusion des données indispensables à une politique cohérente de l'environnement, l'éducation des utilisateurs du milieu de vie, de même que le soutien de toute*

*action visant à propager des valeurs éthiques sans l'acceptation desquelles ces buts ne peuvent être véritablement atteints. »*

Du point de vue d'une conception globale de l'aménagement, exprimée également dans le manifeste « *Principes pour l'aménagement démocratique de l'agglomération bruxelloise* », ce court texte témoigne d'un progrès sur les revendications purement esthétiques ou étroitement particulières des associations. Il se satisfait cependant assez rapidement d'un bilan des « désordres urbains » (ou ruraux) et de souhaits énergiques de changement. L'analyse des causes profondes de ces « désordres » liés au régime des monopoles continue de faire totalement défaut.

Serait-ce « grâce » à cette légèreté de l'analyse politique qu'un rôle d'interlocuteur privilégié est rapidement octroyé à Inter-environnement par les pouvoirs publics ?

En 1972, dans un paragraphe intitulé « *Fondements éthiques de l'action d'Inter-environnement* », l'organisation fait part de ses ambitions :

*« La situation actuelle et les tensions qu'elle engendre sont le résultat d'une accumulation d'attitudes et de décisions prises tantôt par des individus ou par des entreprises privées n'ayant qu'une vue partielle du problème, tantôt par des administrations appliquant des décisions ou des règlements qu'elles définissent davantage en ayant le souci du contrôle et de l'encadrement des activités économiques qu'avec celui du nécessaire respect des équilibres sociaux, humains et naturels (...) C'est ici qu'un dialogue permanent entre les milieux économiques et une vaste organisation telle que Inter-environnement ayant le sens des responsabilités et le souci de l'objectivité prend toute son importance. »*

Or, outre les appréciations différentes qui peuvent être faites de « l'objectivité », des problèmes vont surgir du fait de la composition pluriclassiste de l'ensemble des comités. Les difficultés soulevées par des intérêts de classe divergents — parfois surmontés devant une situation insupportable pour tous — n'iront pas toujours dans le sens des « solidarités partielles » de la sociologie classique. Comme au Maelbeek, par exemple, un obstacle non négligeable sur le chemin de l'urbanisme démocratique se trouve être « l'écran » que tend à constituer entre la base très populaire des habitants et les décideurs un comité qui peut être fort actif mais qui n'émane pas directement d'un quartier. Faute d'une implantation suffisante (durée et profondeur de l'action), et même en se réclamant d'objectifs globaux et de l'intérêt général, ceux qui voudraient représenter les habitants ont peu de chance de saisir les aspirations de ceux-ci et d'arriver à les expliciter clairement.

A cet égard, il est symptomatique de constater que les comités réclament le plus souvent une information préalable à l'adoption des projets — et que satisfaire ce point minimum implique déjà une opiniâtreté aux limites de la résistance humaine !

Toutefois, tant de ténacité et la pression exercée par les comités font que de nombreuses consultations et concertations sont prévisibles dans un avenir proche à Bruxelles.

Les zones d'aménagement concerté (ZAC) figurant aux Plans de Secteur et aux Plans Généraux d'Aménagement pourraient, dès maintenant, faire l'objet d'études approfondies. Les aménagements concertés d'îlots (ACI) constituent une procédure qui n'exclut pas, a

priori, des réalisations locales novatrices; il reste bien évident que là, comme ailleurs, s'affrontent des intérêts divergents.

C'est pourquoi il semble évident qu'une réelle pratique progressiste s'axe sur deux revendications principales :

- au niveau des moyens régionaux de planification urbains, par la mise en place d'un programme budgétaire et d'organes politiques responsables, en vue de la réalisation des objectifs globaux (transports, maîtrise foncière, politique du logement, de l'emploi...) ainsi que le précise en tête de ce dossier Jacques Moins;
- au niveau des habitants, sans préjuger des facettes multiples des actions des comités d'habitants (1), et pour répondre à une disponibilité croissante de la part d'architectes, de travailleurs sociaux et de militants aux prises avec les problèmes urbains (2), une réflexion s'impose :

- ★ quant aux formes d'architecture et d'urbanisme susceptibles de ne plus « casser » les relations sociales, et de présenter, au contraire, un cadre efficace d'échanges — entraide, informations,...

- ★ sur les moyens massifs de réaliser de tels travaux architecturaux et urbanistiques, en faisant du neuf aussi bien que pour l'amélioration des sites bâtis, AVEC les utilisateurs.

Ces deux derniers points impliquent de lutter, par exemple, contre les intérêts privés et certains intérêts para-publics (les sociétés de logements) qui entendent régir seuls la construction; contre l'inertie des communes, hostiles aux programmes favorisant la participation des habitants...

A ce niveau donc, un relais politique s'avère nécessaire entre les bonnes volontés et les détenteurs du pouvoir. Les conseils de quartier, formule avancée par l'ARAU (3) ne manquent pas d'intérêt pour faire pièce à l'obscurcissement actuel de la démocratie communale.

La sensibilisation encore récente des mouvements syndicaux aux problèmes urbains laisse espérer leur contribution prochaine; alliés des élus progressistes (4), ils renforceraient l'action entreprise par ceux-ci pour une participation démocratique. Un poids décisif pourrait alors être acquis pour la défense réelle des habitants.

**Georgette VERDICQ,**  
Urbaniste.

---

(1) C.M. mars 1975 — Luites urbaines et lutte politique.

(2) La lecture des périodiques d'information des sections bruxelloises du PCB montre la place prise par ces problèmes.

(3) La synthèse de la Semaine urbaine de l'ARAU est disponible au Secrétariat de l'ARAU, 204, rue Gatti de Gamond, 1180 Bruxelles.

(4) Se reporter à J. Debatty : « Les conceptions des conseillers communaux de la ville de Bruxelles en matière d'urbanisme » (le quartier Nord, intervention de Dispy et Van Geyt), mémoire de licence en Sociologie UCL 1972. — Pour la situation générale, des comités à Bruxelles, jusqu'en 1973 G. Verdicq : « Les groupements de défense de l'environnement et leur action. — Quelques cas concrets à Bruxelles », mémoire de licence en Urbanisme et Aménagement du Territoire, ULB 1973.

# Tournai, aujourd'hui, demain...

Bruxelles constitue à bien des égards un cas particulier : région à elle seule, capitale de surcroît, l'agglomération bruxelloise avec ses 19 communes (un monde où les fusions, de règle partout ailleurs n'ont pas prise) ne ressemble guère aux autres collectivités locales.

Et cependant, il est évident que Bruxelles et les autres grandes villes du pays ont des problèmes communs. A y regarder de plus près, il apparaît qu'il y a même des points communs entre Bruxelles-ville et une cité comme Tournai. Tournai aussi se trouve dans une situation financière désastreuse, qui pèse sur toute la vie communale. Tournai aussi voit son centre déserté. Tournai aussi a son dossier de rénovation urbaine et ses comités d'habitants. Le Tournais compte quelque cinq mille chômeurs.

## **UNE REGLE : LE RECOURS AUX EXPEDIENTS**

En pratiquant une politique d'étranglement des ressources communales, les gouvernements qui se sont succédé, et tout particulièrement le gouvernement actuel, ont contraint toutes les communes à cheminer au bord d'un gouffre financier.

Pour sa part, la ville de Tournai avait, il faut bien le dire, acquis une solide avance en matière de déficit budgétaire. Il a fallu que ce déficit atteigne une ampleur peu commune pour que le collège PSC-PLP qui gouverne la ville depuis 1959 consente à s'émouvoir. Son optimisme inaltérable est allé de pair avec une gestion à la petite semaine, sans plan de redressement, et cette myopie tranquille lui a interdit de prendre à temps les mesures qui auraient pu tout au moins limiter le déficit. Le budget de 1975 a été voté avec un déficit de 768 millions. Il est à prévoir que le déficit global à la fin de 1976 voisinerait encore les 700 millions.

Et cependant, Tournai ne peut être rangée parmi les villes fiscalement pauvres, même si nombre de ses immeubles — affectés à des services publics — sont exonérés de la contribution foncière. C'est parce que la ville doit supporter des charges supérieures à la normale qu'elle est vouée au déficit.

Gravement sinistrée en 1940-45, elle s'est vu imposer pendant les 25 années qui ont suivi la guerre un fardeau très lourd pour assurer sa reconstruction. Ce passé pèse encore sur le présent. Pour le surplus, en tant que ville-centre d'une région (ou plutôt, d'une « sous-région »), elle supporte des charges élevées en matière de police, de pompiers, d'enseignement. Certes, grâce à l'action énergique du « Club des villes à vocation régionale », dont René Noël a été un des principaux animateurs, un fonds spécial a été créé, avec des ressources arrachées à l'Etat central, afin d'éponger les déficits. Pour Tournai, cette dotation s'élève à 57 millions, ce qui est à la fois précieux et dérisoire.

*Edmond Leclercq*, conseiller communal, nous a expliqué dans quelles conditions la majorité PSC-PLP s'est enlisée dans la routine des déficits croissants, cela en dépit des avertissements répétés de l'opposition communiste-socialiste.

Malgré le déficit budgétaire, la ville avait quand même les liquidités pour payer ses dépenses : elle se servait tout simplement du Fonds de réserve et de renouvellement des Régies qu'on peut évaluer à environ 80 millions. C'était là une politique détestable et à courte vie. Mais c'était plus facile que, par exemple, d'imposer les entreprises au maximum dès 1960.

On a même vu, en 1964, alors que la situation financière de la ville était déjà déficitaire, l'échevin des Finances PLP se vanter dans sa propagande électorale d'avoir assaini les finances de la ville et diminuer (cela n'a duré qu'un an, l'année des élections) la taxe additionnelle à l'impôt des personnes physiques, privant ainsi la ville non seulement d'une partie de la recette de cette taxe, mais aussi d'une partie de la quote-part dans le Fonds des sociétés.

La majorité PSC-PLP n'a jamais eu de politique d'investissements rentables à long terme. Par exemple, les conseillers communistes ont bataillé pendant des années pour que la ville ait une politique foncière, qu'elle crée des lotissements publics. Il y avait là de l'argent à gagner. Les promoteurs privés en gagnent largement, la ville pouvait en gagner encore plus, ses dépenses de voirie étant subsidiées par l'Etat, tout en offrant à la population mieux et moins cher que les promoteurs. Finalement, la Régie foncière a été créée il y a sept ans, mais elle n'est jamais sortie de sa léthargie, les rares opérations effectuées auraient tout aussi bien pu être faites par les services ordinaires de la ville. Il est vrai que le Collège PSC-PLP n'a jamais eu comme politique foncière que celle inspirée par les promoteurs privés.

## UN LOURD HERITAGE

La ville de Tournai possédait, depuis une cinquantaine d'années, une entreprise rentable et prospère : la Régie de l'électricité. En 1971, la majorité PSC-PLP a liquidé la Régie de l'électricité et a remis la distribution de l'électricité au privé en faisant entrer la ville

dans l'intercommunale mixte Intelouest. Politique de droite, certes, mais aussi politique à courte vue dont le but immédiat était de trouver 20 millions d'argent frais en faisant reprendre par la société privée le magasin de matériel de la Régie.

Après avoir englouti les Fonds de réserve et la vente du magasin des Régies dans le gouffre du déficit budgétaire, après avoir épuisé les ouvertures de crédit auprès du Crédit communal, le collège PSC-PLP a dû recourir à l'emprunt auprès des banques privées : 30 millions pour commencer en 1971. En 1975, l'emprunt auprès des banques privées se monte à 350 millions. Inutile de dire que les fournisseurs sont payés avec des retards énormes.

Bref, la majorité PSC-PLP qui gère la ville depuis 1959 laisse un lourd héritage.

Dans le cadre des fusions de communes, le gouvernement a admis un emprunt de consolidation des déficits antérieurs des communes fusionnées. L'amortissement et les intérêts seront pris en charge par l'Etat, mais celui-ci s'arrêtera néanmoins aux comptes de l'année 1975. Les déficits antérieurs sont ainsi épongés, ce qui est assurément une bonne chose. Mais il n'en reste pas moins que rien n'est prévu pour les exercices 1976 et ultérieurs.

Ce ne sont pas les petits bonis éventuels de communes appelées à fusionner avec Tournai qui pourraient y changer quelque chose. Et si la majorité du futur conseil communal du Grand Tournai devait être à l'image de la majorité actuelle, elle serait inspirée par la même détestable politique et continuerait les mêmes errements.

Le futur Grand Tournai ne sera viable et bénéfique à long terme pour la population qu'à deux conditions :

1. — Si le gouvernement donne la quote-part de ressources nécessaire aux administrations locales;
2. — Si à l'échelon communal, une administration progressiste prend les rênes pour mener avec l'appui de la population une politique clairvoyante et démocratique.

## **POURQUOI LA « VIDANGE » DU CENTRE ?**

En 1857 la commune de Tournai comptait 30.824 habitants, dont 24.235 à l'intérieur des remparts. En 1970, la population totale de la ville était de 32.794, dont 14.576 sont situés à l'intérieur des boulevards. C'est dire, constate le comité local d'Inter-Environnement, que « les quartiers se vident de leurs occupants naturels pour faire place à un nombre croissant d'entrepôts, de garages, de maisons transformées en ateliers et de terrains inoccupés ».

Cette « vidange » du centre de la ville est assez généralement attribuée aux désastres de la guerre : on sait que les bombardements de 1940, touchèrent la vieille cité au cœur. En vérité, il s'agit d'un problème plus ancien et plus vaste, et comme le dit Claude Renard, d'un *problème de société* (\*). « La désagrégation du tissu urbain à Tournai a commencé avec la densification anarchique de l'occupation du sol, à l'époque où les ouvriers des fabriques et les petits artisans s'entassaient dans les courées, et se partageaient à plusieurs ménages les pièces d'une seule maison, souvent déjà ancienne. Il y eut ensuite un phénomène inverse de reflux de cette

(\*) Voir notamment la série d'interviews recueillis par « Le Courrier de l'Escaut » du 17 au 25 février 1976.

population ouvrière, d'ailleurs en baisse pour diverses raisons, vers des cités-ghettos de la périphérie. C'est ainsi que — en dehors des quartiers bourgeois et commerciaux —, le centre de la ville s'est vidé de sa substance et que s'y sont multipliés taudis et terrains vagues ». Si Tournai a pu échapper à l'avalanche de béton subie par tant d'autres sites urbains, c'est qu'il est enclavé au cœur d'une « poche de dépression » et dès lors ignoré par la spéculation foncière et immobilière. Mais l'absence d'immeubles-tours, ou la croissance très modérée des bureaux ne permettent pas de panser des plaies urbaines : celles de Tournai se sont gangrenées.

Pour guérir la ville de cette gangrène, les élus communistes estiment que les projets de rénovation urbaine ne seront pas suffisants. Certes, ils appuient ces projets et en mesurent l'effet bénéfique, mais seul un changement global de la politique économique et sociale du pays pourra, à leurs yeux, venir à bout des maladies dont souffre leur ville. On peut, et il faut, réanimer le centre de Tournai en rénovant des quartiers — ceux de St-Brice et St-Jean en l'occurrence — de manière méthodique et programmée. On ne peut cependant attendre de ces mesures fragmentaires et — d'une certaine manière « extérieures » — qu'elles revitalisent l'économie régionale. Or l'habitat et l'emploi sont liés : une ville ne saurait être prospère et animée dans un désert économique.

## **PARTICIPER, CONTROLER**

Cela dit, les projets de rénovation urbaine impulsés et soutenus par le ministère des Affaires wallonnes, de l'Aménagement du territoire et du Logement, posent un certain nombre de problèmes au niveau de la participation des citoyens, au niveau de la démocratie. En mettant en place la Commission régionale de rénovation urbaine, le ministre Califice déclarait notamment que « la rénovation urbaine doit se réaliser dans une concertation réelle avec les habitants ». C'est fort noble, comme est aussi empreinte de noblesse l'affirmation ministérielle selon laquelle « la commune est le pouvoir le plus proche des habitants et le mieux contrôlé par eux ». Encore faut-il voir que le contrôle du pouvoir communal par les habitants est le plus souvent une vue de l'esprit. S'il est évident qu'à l'échelle d'une ville de cent mille habitants le contrôle des citoyens sur leurs élus est rendu difficile par les distances et par l'épaisseur de l'appareil administratif, il serait vain d'imaginer que dans une collectivité exiguë le pouvoir est forcément transparent.

Pour reprendre l'exemple de Tournai, il y existe des comités d'habitants surgis le plus souvent à l'occasion d'un événement précis ou à propos d'un problème particulier : nuisances dues à l'exploitation d'un bassin carrier, défense du patrimoine culturel, élargissement de l'Escaut. Pareils comités, même si certains sont peu représentatifs de l'ensemble de la population, peuvent à coup sûr exercer un contrôle — voire une pression — sur la décision communale. Mais contrôle et pression demeurent fragmentaires, éphémères. C'est pourquoi les communistes tournaisiens, précisément parce qu'ils attachent une grande importance à l'expression démocratique des besoins de la population, pensent que pour rendre permanente et cohérente l'action des comités d'habitants, il faut une action des élus eux-mêmes. Non pas qu'ils veuillent, à l'instar de l'ancien minis-

tre PSC Charles Hanin, institutionnaliser les comités d'habitants — « pour les éteindre », pense Claude Renard —. Non. Ils souhaitent santé et vitalité aux comités d'habitants, mais faisant fi de toute démagogie, entendent tisser des liens entre ces comités d'une part, et le conseil communal, d'autre part.

Le problème déborde d'ailleurs — et de loin — les dossiers de la rénovation urbaine. Car pour venir à bout des déficits financiers et du sous-emploi, surtout à l'heure de la fusion des communes, il faudra compter non seulement sur des mandataires compétents, mais aussi sur des lutteurs capables de se faire entendre en haut lieu. Et pour se faire entendre en haut lieu, il faut avoir la population avec soi, pouvoir compter sur elle, et par conséquent, sur l'essor de la démocratie communale. Or, toute démocratisation de la vie sociale se heurte dans notre pays aux limites du système capitaliste, aux limitations de l'autonomie communale que l'Etat n'a pas renoncé à imposer.

## **PRENDRE APPUI SUR LES POPULATIONS**

Depuis que la loi sur les fusions est votée, après les tumultueux débats parlementaires que l'on sait, il s'agit surtout de penser aux conséquences de la loi pour les populations.

A Tournai, le souci des élus communistes, à commencer par le député André Delrue, est d'éviter que la fusion n'apparaisse comme une annexion par Tournai d'une série de « communes-fiefs ». Il faudra donc apprendre à réfléchir et à agir ensemble dans un Tournai entièrement redimensionné. Il faudra veiller à ce que les talents politiques et administratifs qui existent dans les petites et moyennes communes fusionnées avec Tournai puissent s'exercer à des postes de responsabilité importants.

En tout état de cause, nous a dit Claude Renard, la nouvelle ville va connaître des difficultés inhérentes à la fusion. Elle devient la ville la plus étendue du pays avec une population qui est, par rapport à sa surface, relativement peu nombreuse et très dispersée. Il est clair que ce sera un obstacle à la création d'une entité tournaisienne homogène, qui doit être l'objectif final des futurs administrateurs communaux, pour que la fusion ne se réduise pas à une opération bureaucratique.

Pour aller vers cette fusion réelle, il faudra prendre appui sur les populations en respectant leurs habitudes et leur mentalité. Il ne suffit pas de voter une loi. Il faudra, en partant des besoins concrets des gens, associer plus largement les populations à la gestion du nouvel ensemble urbain. Quels besoins ? Il s'agit surtout du logement et des transports publics. Dans la logique de la fusion, les futurs administrateurs communaux devront avoir une politique du logement et une politique des transports qui tiendront compte de la nécessité de créer une entité urbaine relativement homogène à la fois sur le plan de la distribution des zones d'habitat et sur celui des communications entre ces zones. L'étendue du territoire va rendre la tâche d'autant plus ardue que le coût des infrastructures et des services est défavorablement influencé par la dispersion des zones d'habitat à l'intérieur du périmètre urbain. C'est ainsi qu'on retombe sur la nécessité d'une action largement démocratique, tant des populations que des élus.

Pour Claude Renard, la fusion doit coïncider avec un essor de la démocratie communale, qui permettra à la population de mieux combattre le régime d'austérité imposé aux communes par le pouvoir central. Cela postule la venue au pouvoir d'une majorité progressiste large et solide. Cela postule un effort accru pour regrouper les forces progressistes. Depuis octobre 1970, les sept conseillers communistes et les quatre conseillers socialistes de Tournai forment ensemble une opposition unie, quelles que soient les différences existant entre les conceptions idéologiques et politiques des uns et des autres. Cette union de la gauche à Tournai a permis une défense cohérente des intérêts des travailleurs.

## OUVERTURE ET CLARTE

En novembre 1973, la section de Tournai du PCB et l'Union socialiste communale ont publié une déclaration commune dans laquelle on lisait notamment :

*« Notre ville a besoin d'être dirigée par une nouvelle équipe s'appuyant sur une large majorité représentative de toutes les composantes de l'opinion démocratique, jouissant de la confiance populaire et capable de mener à bien l'effort de redressement indispensable en associant à cet effort l'ensemble de la population laborieuse.*

*» Le rapprochement et l'entente entre toutes les forces progressistes locales s'articuleront autour d'un programme commun basé sur les principes suivants :*

*» 1) Priorité absolue aux besoins sociaux, en particulier la construction de logements sociaux et de crèches-garderies, ainsi qu'aux besoins culturels de la population laborieuse;*

*» 2) Démocratisation profonde de la gestion et de la vie politique communale;*

*» 3) Dans le cadre du groupe des villes à vocation régionale, fermeté vis-à-vis du pouvoir central et initiatives multiples en vue de faire valoir les droits de notre cité et de promouvoir son développement économique. »*

Cette orientation reste valable aux yeux des communistes tournaisiens, après comme avant le vote de la loi sur les fusions de communes. Etendre l'union de la gauche au « Grand Tournai », l'ouvrir aux courants progressistes qui n'y ont pas encore trouvé place — et notamment aux courants politiques qui traduisent l'opposition des travailleurs chrétiens au conservatisme du PSC — voilà des objectifs que le scrutin d'octobre rend très concrets. Mais il ne faut pas s'y tromper : le souci de dialoguer avec les éléments chrétiens les plus progressistes, n'exclut pas, dans l'esprit des communistes, le souci d'un rapprochement avec tous ceux qui sont disposés à démocratiser la gestion communale, à s'opposer aux desseins d'« austérité » du pouvoir central, à donner la priorité absolue aux besoins sociaux et culturels. C'est sous le signe de cette ouverture — et de cette clarté — que se mène la campagne électorale des communistes tournaisiens. Il s'agit d'une bataille politique indissociable de la bataille contre la crise et pour l'union des forces populaires.

# L'enjeu des élections communales

La manière dont les communistes tournaisiens conçoivent et mènent la bataille pour les élections communales n'est pas spécifique à Tournai.

C'est dans toute la Wallonie, c'est dans tout le pays que le parti communiste met l'accent sur la portée politique du scrutin. Les partis bourgeois ont l'habitude de nier ou de minimiser le caractère politique des élections communales, qu'ils tentent traditionnellement de réduire à leurs aspects locaux et administratifs. C'est de bonne guerre, dans la mesure où on vise ainsi à atomiser l'enjeu du scrutin, et donc à désarmer, en les morcelant, les forces progressistes.

Cette fois-ci cependant, la tentative a moins de chances de réussir, car l'ampleur des luttes ouvrières contre la politique d'austérité ne permettra pas d'escamoter ce qui est à nos yeux une évidence: le citoyen ne peut se découper en rondelles selon qu'il est travailleur, habitant d'une collectivité locale, consommateur, électeur du Parlement ou partie prenante d'une communauté régionale. C'est dans toutes ses activités que le citoyen est frappé — et de plein fouet — par la crise du système capitaliste et par la politique d'austérité qu'impose le gouvernement. Il serait aberrant que les ouvriers, employés et cadres qui — de Sidmar à Cockerill, de la Sidac à la Sabca, d'Agfa-Gevaert à Texter, dans tous les sièges des ACEC et dans tous les secteurs des services publics — luttent avec acharnement contre la marée noire du chômage et des hausses de prix, ne prolongent pas ce combat en élisant à la tête de leur commune des hommes et des femmes décidés à mener la vie dure au grand capital et à la droite.

Il faut y insister en effet. Ce n'est pas d'aujourd'hui que le pouvoir central s'emploie à rejeter sur les communes le poids de ses difficultés financières. Dans la politique qui consiste à drainer les res-

sources nationales vers les caisses de l'Etat, d'où elles sont ensuite renvoyées, sous des formes diverses, vers les coffres-forts des monopoles, les communes occupent depuis longtemps une place de choix. Ce sont des victimes privilégiées.

C'est en 1973, à l'époque du gouvernement Leburton, qu'une première limitation de l'augmentation légale du Fonds des communes est intervenue. La première d'une série, portant sur 725 millions. Depuis, encouragé par ce mauvais exemple, le gouvernement Tindemans a répété et amplifié l'opération :

1974 : — 1,4 milliard

1975 : — 2,6 milliards

1976 : — environ 5 milliards.

Or la dotation du Fonds des communes ne doit pas être considérée comme une dépense de l'Etat comparable, par exemple, à celles qui sont consenties pour l'armée, l'enseignement ou les routes. En créant le Fonds des communes, la loi du 16 mars 1964 visait uniquement à compenser les effets de la limitation des ressources communales, limitation due autant à l'accaparement par l'Etat de la plupart des recettes fiscales qu'à l'accroissement des charges que l'Etat fait supporter aux communes.

A cela s'ajoute le fait que l'Etat n'a pas tenu la promesse faite par deux ministres de l'Intérieur après l'instauration de la TVA en 1971, promesse aux termes de laquelle le Fonds des communes aurait dû être augmenté, à titre de compensation, pour les charges supplémentaires ainsi imposées aux administrations locales, — augmentation chiffrée à un milliard par l'Union des villes et communes.

On comprend, dans ces conditions, l'accroissement continu et rapide des déficits communaux. Pour les quatre grandes villes émergeant au Fonds A, les déficits cumulés atteignaient environ 40 milliards au total au début de 1975. Quant aux autres villes et communes, en particulier les villes-centres, elles s'enfoncent pour la plupart dans le marasme financier. Il leur est complètement impossible d'établir un équilibre quelconque entre leurs recettes, même si les taxes sont portées au maximum, et les dépenses de personnel et de fonctionnement qui surpassent évidemment les effets de l'inflation.

Aussi les emprunts auprès des banques privées sont-ils devenus pratique courante. Dans bien des cas, on voit des administrations communales contracter de nouveaux emprunts qui ne servent même pas, ce qui serait un moindre mal, à rembourser des emprunts antérieurs, mais uniquement à payer les intérêts des emprunts antérieurs !

Comme si cela ne suffisait pas, le ministre de la Santé publique a tenu lui aussi à accabler les communes, mettant à leur charge le lourd déficit des hôpitaux publics. Devant ce nouvel attentat, l'Union des villes et des communes de Belgique a élevé sa enième protestation solennelle : autant en emporte le vent gouvernemental !

Les responsabilités qu'ont les communes en matière de logement social sont, dans ce contexte, presque intenable. L'insuffisance des moyens financiers ne leur permet ni de tenir compte des besoins de la population, ni de ses exigences légitimes de qualité. De plus, aussi longtemps que la maîtrise de la destination du sol et des prix des terrains sera entre les mains des promoteurs privés (et des monopoles financiers auxquels ils s'adossent), les

loyers des logements dit sociaux seront de moins en moins sociaux. Enfin, et ce n'est pas le moindre obstacle, le système actuel des crédits au logement social et la multiplicité anarchique des sociétés de logement, rendent impossible l'ouverture de vastes chantiers et le recours à la construction industrielle.

Carences criantes aussi, dans presque toute la Wallonie, sur le plan des crèches, des garderies, de tout l'équipement social qui doit contribuer à ce que la notion de « maternité, fonction sociale », ne soit plus un leurre.

Carences encore en matière culturelle. Il est significatif que les dépenses culturelles ont toujours été rangées dans les budgets communaux parmi les dépenses facultatives. Les besoins culturels cependant ne cessent de croître, et les communes ne sont pas à même d'y faire face. Par la faute du pouvoir central, et en raison d'une « austérité » qui épargne les « gros ».

Aussi pensons-nous que les élections communales seront utiles aux travailleurs si elles traduisent clairement la montée de l'opposition des masses à la politique d'austérité, si elles témoignent d'une réelle volonté de changement en donnant un appui non équivoque aux forces qui réclament ce changement et proposent des solutions de rechange crédibles et mobilisatrices.

Nous ne craignons pas, dans cette perspective, d'affirmer la nécessité d'un succès des listes déposées ou soutenues par les communistes. Ce succès doit assurément aller de pair avec une avancée de l'ensemble de la gauche, mais nous avons la conviction que pareille avancée — sans un succès marqué du PCB — aurait une signification politique beaucoup moins nette. Qui niera en effet qu'existent encore, au sein des formations politiques se réclamant du mouvement ouvrier chrétien comme à l'intérieur du PSB, des courants influencés par l'idéologie dominante, qui ne sont pas loin de voir dans la crise un phénomène naturel, qui sont donc acquis à la mythologie du « partage des sacrifices » et tentés par la gestion de la crise ?

A propos de la fusion des communes, Claude Renard écrivait il y a quatre ans, dans ces mêmes Cahiers marxistes :

*« Pour nous, la fusion des communes est d'abord un moyen de renforcer les collectivités locales, de manière à leur donner plus d'autonomie et de possibilités de servir les citoyens dans un pays dont toutes les institutions doivent d'ailleurs être simplifiées et démocratisées de bas en haut. Pour les intérêts au pouvoir, il s'agit surtout d'une réforme administrative destinée à « moderniser » des structures d'Etat qui craquent de toutes parts et que la grande bourgeoisie veut cependant sauvegarder tant bien que mal, à tous les niveaux. »*

Demain, les communes fusionnées seront une réalité. C'est une raison supplémentaire pour élire le 10 octobre prochain des mandataires combatifs ayant une vision politique globale des problèmes. En effet, la droite qui a voulu les fusions — et très précisément ces fusions — y a vu avant tout un instrument pour rendre sa tutelle plus « rationnelle » et plus facile. Dans le même temps, elle refuse aux communes les moyens de répondre aux besoins populaires. Ces besoins sont vastes, légitimes, pressants. Il appartiendra aux élus d'octobre de les exprimer et, en associant largement la population à leur action, de les porter avec énergie au niveau du pou-

voir central. La nouvelle dimension des entités communales donnera à ces revendications une portée et une force bien plus grandes que naguère. Les inventeurs des fusions n'ont pas voulu et pas prévu qu'elles pourraient se retourner contre l'Etat central, obstinément unitaire. Mais cette contradiction ne deviendra une force réelle au service des masses que si elle est exploitée par des élus militants, décidés à déployer au maximum la démocratie communale.

A cet égard, ne nous laissons pas enfermer dans des formules. Comités d'habitants, conseils de quartier, action syndicale, action animée par des partis politiques, des groupements de jeunesse, des associations féminines, tout cela loin de se concurrencer ou de s'exclure, peut s'additionner, se cumuler.

La démocratie, qui est l'essor de la responsabilité et de la créativité politiques du plus grand nombre de citoyens, cela s'apprend. Et cela s'apprend notamment en luttant contre un pouvoir et un régime qui en limitent l'exercice.

# EN DIAGONALE

## LE COLLOQUE DES QUATRE REVUES

Les invités de quatre revues — Le Bulletin de la Fondation André Renard, les Cahiers marxistes, Socialisme et La Revue Nouvelle — se sont donc retrouvés dimanche 9 mai à la Maison de la Culture de Namur. Le temps était superbe et la nature lumineuse. Une centaine de personnes — militants syndicaux et politiques, journalistes — ont cependant préféré aux charmes du soleil, de la piscine et de la tondeuse à gazon, un échange de vues sur ce « défi à la gauche » que constitue la crise en Wallonie (1).

Quatre rapports avaient été distribués aux participants avant la rencontre : « La stratégie patronale et la crise », par La Revue Nouvelle - « L'emploi et les modèles de développement », par les Cahiers marxistes - « L'emploi et l'initiative industrielle publique », par le Bulletin de la FAR - « L'emploi et la politique régionale », par Socialisme. Ces quatre rapports ont été synthétisés le jour même par leurs auteurs : François Martou, Pierre Joye, Louis Tordeurs et Alain Vanderbiest. Après quoi, la discussion a été ouverte. Y ont participé (par ordre alphabétique) : Nicolas Bardos, André Bernard, Jacques Defay, Jean-Maurice Dehousse, Urbain Destrée, Robert Dussart, Fanny Fuchs, Vincent Goffart, Christian Gouzée, Robert Lefève, Eugène Mommen, Yves Ramaeckers, Claude Renard, Joseph Schoonbroodt, Yves de Wasseige.

Était-ce un véritable dialogue ? A-t-on pu prendre la mesure précise des convergences et des divergences ? A-t-on débouché sur des accords concrets ?

Pour notre part, nous répondrions NON, MAIS... à ces trois questions. Ce ne fut pas un véritable dialogue, en ce sens que plusieurs intervenants apportaient au colloque les réflexions qu'avait suscitées de leur part la lecture des rapports, et que ces réflexions ne répondaient pas nécessairement à l'attente et aux questions des autres. Ce fut cependant bien autre chose qu'une succession de monologues parallèles.

Le colloque n'a pas permis de cerner avec précision jusqu'où allaient les convergences — ni sur le diagnostic de la crise, ni sur les solutions pour en sortir. Quand on discute à cent sur quatre rapports, dans le cadre d'une rencontre informelle où personne n'est le mandataire d'une organisation, quand de surcroît cette rencontre est une innovation, est-ce si étonnant ?

Il ne pouvait donc y avoir de conclusions concrètes à ce colloque. Ses organisateurs le savaient. Leur ambition était limitée : ils entendaient susciter l'intérêt d'organisations syndicales et politiques sur leur analyse d'un problème capital — la crise en Wallonie. Cet intérêt a été réel : qu'André Cools, Victor Michel, Louis Van Geyt, Robert Dhondt, Robert Gillon, Charles Purper, Tony Dhanis, Claude Renard se soient — parmi tant d'autres — retrouvés au rendez-vous du 9 mai est important.

(1) Le titre du Colloque était, rappelons-le : « La Wallonie et la crise : un défi pour la gauche ».

Maintenant, on peut aller plus loin. Philippe Moureaux, directeur de la revue « Socialisme », qui a présidé le colloque de manière très collégiale (en consultant constamment ses collègues des autres revues, qui l'entouraient) a pu dire en guise de conclusion : « *L'essentiel est de s'être vus, d'avoir discuté. Il faut continuer, aller plus loin. Trouver des relais vers d'autres structures* ».

Aller plus loin : La Revue nouvelle, Socialisme, le Bulletin de la FAR, les CM sont bien d'accord qu'on peut et qu'il faut aller plus loin.

Pour notre part, nous avons la conviction — exprimée fortement au colloque par Robert Dussart et Claude Renard — que l'essentiel pour faire progresser ce débat, ce n'est pas tant de figurer tel ou tel aspect du projet alternatif que « les gauches » peuvent présenter aux travailleurs pour sortir de la crise. L'essentiel à nos yeux, c'est d'articuler ce projet alternatif sur les luttes ouvrières actuellement en cours. Ces luttes qui ne cessent de se développer sont la réponse des travailleurs à la crise. C'est sur elles qu'il faut prendre appui, c'est d'elles que viendra l'élan pour les profondes réformes structurelles dont il a été question (notamment) le 9 mai à Namur.

*Les abonnés des CM qui désirent obtenir le rapport présenté au nom de la revue, sur le thème « Emploi et modèles de développement », le recevront sur demande.*

## THEATRE NATIONAL OU POPULAIRE

*Nous publions ci-après la lettre d'un abonné, à propos de l'essai sur le théâtre en Belgique, paru dans notre précédente livraison. Avec une série d'autres réactions — verbales celles-là —, elle témoigne du caractère stimulant de l'essai.*

*Au moment de « boucler » ce numéro, nous est aussi parvenu un texte du Théâtre National, qui dénie toute valeur aux « Eléments » de Piemme et Jaumain.*

*Le débat reste donc ouvert et nous y reviendrons après les vacances.*

Alors que dans le dernier numéro des « C.M. » paraissait le texte « *Eléments pour une analyse du théâtre...* », ses auteurs étaient traités de technocrates dans la page belge du « Monde » du 6 mai et de snobinards dans « Le Peuple » du 12 mai. On pourrait s'en étonner si l'on perdait de vue l'âpreté de la lutte idéologique qu'elle exprime. D'une part, réconforter les institutions culturelles existantes en les limitant, d'autre part contenir au maximum la créativité sociale en lui cédant des possibilités financières que pas à pas. C'est le fait du pouvoir.

J.-M. Piemme M. Jaumain plaident énergiquement, si pas toujours clairement, pour une meilleure subvention aux jeunes compagnies en remettant « en cause les rapports de force au sein du champ théâtral » (dernière phase). N'est-ce pas risquer de restreindre l'analyse et entrer en contradiction avec leur propre propos en faveur de l'élargissement de la culture ?

Il nous paraît d'autre part que l'idéologie social-démocrate est moins dominante que celle de la classe au pouvoir et qu'une idéologie se manifeste plus au plan de la création qu'à celui de l'interprétation. A partir d'un texte privilégiant une conception de

la société on peut plus difficilement en présenter une autre. Si Planchon et Chéreau ont magistralement éclairé l'un « *Le Tartuffe* » et l'autre « *La Dispute* », c'est que le texte et le contexte sont porteurs de thèmes contestant l'idéologie dominante.

Ce qui fait que la conception « festive » du Théâtre National me paraît moins néfaste que son choix. La culture est comme l'instruction obligatoire : une lutte pour l'obtenir, et dans un premier temps, sous forme d'information. A la classe montante d'agir pour que cette communication soit contradictoire. En tout état de cause, comme le rappelait l'équipe du *Théâtre du Crépuscule* (dans le numéro d'avril 1976 des « C.M. »), il n'y a pas de démocratisation culturelle sans démocratisation sociale et politique. Et les travailleurs culturels doivent être soutenus comme les autres car la lutte idéologique est nécessaire à la lutte sociale (qui dit idéologie dit culture).

Il s'ensuit que nous aimerions relancer le débat sur l'idéologie du théâtre populaire qui n'est pas nécessairement d'avant-garde, car l'avant-garde peut être esthétisante, c'est-à-dire idéologiquement fragile.

Alors, il faudrait laisser faire et chercher les uns et les autres, en souhaitant que le Théâtre National soit moins technocrate et plus ouvert sur la réalité, et en luttant pour que la multiplicité des recherches créatives par d'autres troupes puissent être à la fois expérimentales et orientées vers des publics, et non pas un public.

**P.G.**

Dans de prochaines livraisons :

- Les « interdits professionnels » en Allemagne fédérale
- L'université en crise

**Il n'est jamais trop tard pour s'abonner  
aux Cahiers marxistes**

Abonnement annuel ordinaire 400 F

Abonnement annuel « Jeunes » 200 F  
(moins de 25 ans)

Abonnement de soutien à partir de 500 F

La souscription, valable pour les dix livraisons annuelles, peut être effectuée au CCP de la Fondation Joseph Jacquemotte, n° 000-0188745-80, avenue de Stalingrad, 20 à 1000 Bruxelles.

### **L'Ecole à cinq ans ?**

Le problème est toujours brûlant, et l'analyse qu'en a faite Louise Gotovitch pour les Cahiers marxistes toujours actuelle. Montrant que « rationalisation » ne signifie pas « démocratisation », rappelant la situation réelle faite à l'école primaire, L.G. démontre la nocivité des projets des ministres Humblet-De Croo.

On peut encore se procurer la livraison de juin 1975 dans laquelle a paru cette étude, en versant 50 F au N° CCP 000-0188745-80 de la Fondation Joseph Jacquemotte, 20, avenue de Stalingrad, 1000 Bruxelles.

Au sommaire de quelques récents numéros :

- **Lénine et l'autogestion** par Pierre Joye
- **Ebauche d'une radioscopie du Journal télévisé**
- **Quelle Europe demain ?** par Jean Terfve
- **Civiliser l'armée** par Joe Gom-Leplouc
- **Réflexions sur la nature de la crise** par Jacques Nagels
- **Le dossier Glaverbel** par Pierre Joye et Rosine Lewin

Ces numéros sont encore disponibles au siège des C.M. aux prix de 50 F l'exemplaire.

**Auteur-éditeur responsable et correspondance :**

Rosine Lewin / rédacteur en chef  
Avenue de Stalingrad, 18-20, 1000 Bruxelles

**50 F**