

# **Urbanisme néolibéral et politiques de gentrification : main basse sur le quartier de la gare du Midi à Bruxelles**

Mathieu Van Criekingen  
Chargé de recherches FRS-FNRS  
Laboratoire de Géographie Humaine  
Université Libre de Bruxelles  
Boulevard du Triomphe, CP 246 (campus Plaine)  
1050 Bruxelles  
Belgique

[mvancierie@ulb.ac.be](mailto:mvancierie@ulb.ac.be)

L'expérience contemporaine des grandes villes donne à voir des modalités à la fois singulières et récurrentes de production des espaces urbains à l'heure de la « globalisation ». Ainsi, le lancement récent, à Bruxelles, d'un « Plan de Développement International » offre une nouvelle possibilité de se pencher sur les contingences locales des modes contemporains de production de l'urbain comme sur les traits qui relient l'expérience de la « Capitale de l'Europe » aux transformations d'autres villes, européennes ou non.

Dans cette optique, cet article revient d'abord brièvement sur un cadre théorique permettant une lecture critique des modes d'action publique en matière de production de l'urbain dans le contexte des reconfigurations néolibérales de l'économie-monde capitaliste. Il prend ensuite appui sur une analyse du nouveau « Plan de Développement International » de Bruxelles pour illustrer d'un cas particulier le contenu et les leviers des nouvelles politiques urbaines. Enfin, je développerai une analyse des transformations récentes du quartier jouxtant la gare TGV de Bruxelles – la gare du Midi – comme expression tangible des impacts de ces politiques urbanistiques, impacts très destructeurs en l'occurrence.

Un argument essentiel constitue le fil rouge du texte, soit la thèse selon laquelle la gentrification, hier processus relativement marginal à contre-courant des dynamiques de croissance suburbaine, fait désormais figure de processus central dans la dynamique urbaine et d'objectif primordial des politiques urbaines cherchant à répondre à la « globalisation ». Mon analyse du cas bruxellois vise à documenter d'observations concrètes cette thèse.

## **1. Retour sur les « nouvelles politiques urbaines »**

A la fin des années 1980, David Harvey a établi un lien fort entre, d'une part, les transformations macro-économiques et macro-sociales constitutives de la transition, initiée au début des années 1970, d'un régime fordiste-keynésien à un régime néolibéral – aussi appelé « post-fordiste » ou « flexible » – et, d'autre part, l'émergence de nouveaux modèles de politiques et de « gouvernance » urbaines (Harvey 1989). La description qu'il fait de ces nouvelles politiques urbaines préfigure nombre de commentaires ultérieurs sur les ressorts de l'urbanisme néolibéral, désormais puissamment en vigueur dans une grande variété de contextes urbains (e.a. Haila 1997 ; Smith 2002 ; Moulaert *et al.* 2003 ; Brenner 2004 ; Berry-Chikhaoui *et al.* 2007 ; Hackworth 2007). L'essence des politiques urbaines d'inspiration néolibérale est de faire reposer la production de l'urbain sur les exigences de la création de valeur par des agents économiques privés, dans le cadre d'un rapport entre accumulation et reproduction sociale bien plus défavorable à la reproduction qu'aux termes

du compromis fordiste-keynésien. En d'autres termes, l'urbanisme néolibéral place la rencontre des nécessités de la reproduction sociale (en termes d'accès au logement, notamment) à la remorque de la satisfaction des nouvelles exigences de l'accumulation, redéfinies en termes de compétitivité à l'échelle internationale. Cette nouvelle échelle des priorités dans la production de l'urbain transcende la variété des mises en œuvre de l'urbanisme néolibéral à l'échelle mondiale, de la reconfiguration de Manhattan au cours des années 1990 à la métamorphose de Pékin à la veille des Jeux Olympiques, par exemple.

Les politiques urbaines néolibérales placent une emphase d'un genre nouveau sur l'attraction de potentiels économiques exogènes comme moteur du développement urbain. En effet, il ne s'agit plus tant de chercher à attirer un potentiel industriel afin de développer une base productive locale – et d'assurer en aval la redistribution locale des fruits de la croissance – que de positionner le territoire urbain en regard d'investissements adossés à des capitaux financiers globalisés, en particulier à la faveur de la réalisation de grands projets immobiliers tels que complexes résidentiels prestigieux, centres d'affaires et de congrès, centres commerciaux ou récréo-touristiques, parcs technologiques, stades multifonctionnels, etc. (Haila 1997). Nombre de ces réalisations soutiennent une stratégie de captation d'un potentiel de consommation international, en matière touristique notamment. Le « succès » du Musée Guggenheim de Bilbao est ici très couramment montré en exemple, au prix cependant d'une lecture très partielle de la distribution des coûts et bénéfices de cette opération (voir p.ex. Vicario & Martinez Monje 2005). Le mégaprojet en développement de « Gran Scala » près de Saragosse – dont l'ambition est la création d'un « Las Vegas européen » – représente sans doute la version la plus démesurée de ce modèle à l'échelle de l'Europe. Hors d'Europe, Dubaï en offre d'autres exemples extrêmes (Davis 2007).

Dans la mesure où de très nombreuses villes s'engagent simultanément dans cette voie, l'urbanisme néolibéral met en place les conditions d'un grand mimétisme entre les villes, chacune ayant les yeux rivés sur les performances des autres en termes d'attractivité pour les investissements convoités. Il en découle une sacralisation des classements de villes, des études de benchmarking, des grands rassemblements périodiques internationaux faisant converger en un même palais d'exposition responsables publics et d'entreprises privées (le MIPIM de Cannes, p.ex.), et la diffusion de nouveaux « mots d'ordre mondialisés » de la gestion urbaine (Osmont & Goldblum 2003). L'ensemble de ces éléments contribuent en retour à homogénéiser, voire à « discipliner » les modes de pensée en matière de développement urbain (Haila 1997) tandis que la répétition de projets urbains semblables renforce *de facto* les risques économiques liés à leur réalisation (Harvey 1989).

L'urbanisme néolibéral met un accent tout particulier sur les mécanismes de valorisation des marchés foncier et immobilier urbains à l'échelle internationale. La valeur d'échange du sol urbain – des quartiers centraux en particulier – est désormais vue comme une ressource primordiale des économies urbaines, au détriment de l'usage de l'espace urbain central par une diversité de publics, dont les classes populaires. On touche ici au cœur des stratégies contemporaines de gentrification urbaine, soit « *the reconstruction of the inner city to serve middle- and upper-class interests* » (Wyly & Hammel 2005, p.20). Dans ce cadre, le processus de gentrification ne peut plus être limité à un statut de dynamique plus ou moins spontanée de changement social au centre-ville mise en œuvre par l'action de certaines franges des classes moyennes (Lees *et al.* 2007). Une telle vision réductrice garde pourtant une forte audience dans les débats actuels sur les changements urbains, notamment dans le cadre de théories très à la mode prêtant aux styles de vie pro-urbains d'une « classe créative » (Florida 2002) le rôle moteur d'évolutions urbaines menant au « renouveau » – ou à la « renaissance » – des quartiers centraux des villes. A la suite, notamment, de Smith (2002) et Hackworth (2007), je veux opposer à cette vision « naturaliste » d'un nouveau cycle de « renouveau urbain » l'idée de la gentrification comme projet multidimensionnel de production de l'urbain pleinement constitutif du mode néolibéral de gouvernement des villes. Dans cette optique, les principaux protagonistes de la gentrification sont des acteurs institutionnels, privés (banques, développeurs immobiliers, etc.) et publics (gouvernements

urbains, institutions politiques internationales, institutions culturelles et d'éducation, etc.), ceux-ci opérant souvent de concert dans le cadre de structures de partenariats. La gentrification contemporaine n'est plus seulement une pratique sociale, il s'agit aussi – et peut-être surtout – d'un projet sur la ville.

Sur ces bases, mon analyse du cas bruxellois veut contribuer à documenter empiriquement l'inscription du virage néolibéral dans les politiques urbaines et l'émergence dans ce cadre de stratégies institutionnelles de gentrification.

## **2. Dynamiques et politiques de gentrification à Bruxelles**

Le lancement récent, à Bruxelles, d'un « Plan de Développement International » (PDI) formalise l'adoption d'une matrice de gestion urbaine largement en phase avec le modèle néolibéral. Cet événement marque un virage important dans l'histoire urbanistique locale, marquée par la succession et le chevauchement de projets, chacun assorti d'une conception propre du développement urbain et appuyé sur une alliance spécifique de forces sociales et politiques. Les premiers paragraphes qui suivent reviennent brièvement sur cette trajectoire historique depuis le milieu du 20<sup>ème</sup> siècle.

### ***2.1 De la « modernisation » à la « revitalisation » urbaine***

Dans la nouvelle architecture fédérale de l'Etat belge, la définition et la mise en œuvre des politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme relèvent des gouvernements régionaux. A Bruxelles, les institutions de la Région de Bruxelles-Capitale sont en place depuis 1989. Avant cette date, le gouvernement de la ville relevait de ministres responsables devant le Parlement national. Toutefois, les communes – la Région en compte 19 – conservent d'importantes prérogatives en ces matières, la délivrance des permis de bâtir notamment.

Cette restructuration des échelles de pouvoir a rendu effective la transition d'un modèle de développement urbain de type moderniste, défini par le gouvernement national et responsable des grandes transformations de la ville au cours des années 1950 à 1980 (programmes d'autoroutes urbaines, érection de grands ensembles administratifs pour le compte de l'Etat belge ou de l'Union Européenne, etc.), vers un nouveau projet, dit de « revitalisation urbaine ». Ce nouveau projet, porté par les gouvernements régionaux successifs depuis 1989, s'appuie précisément sur la contestation du modèle moderniste antérieur, lui opposant un idéal de réhabilitation du tissu ancien et de participation citoyenne aux décisions urbanistiques. Malgré l'implication d'une fraction des milieux populaires dans cette contestation, ce projet était porté avant tout par la (petite) bourgeoisie urbaine restée attachée à la vie en ville – alors que la masse des classes moyennes bruxelloises était alors engagée dans un ample mouvement de suburbanisation – et mobilisée à l'échelle locale dans une myriade de comités de quartier soucieux de la qualité de l'habitat et de l'environnement urbains (Noël 1998). Avec la création de la Région de Bruxelles-Capitale, ce projet de « revitalisation urbaine » a changé de statut, hier projet d'opposition au remodelage moderniste de la ville et désormais projet de pouvoir porté par les nouvelles élites politiques régionales, elles-mêmes issues de la (petite) bourgeoisie urbaine.

Différents programmes ont été mis en place depuis le début des années 1990 au titre de mise en œuvre des politiques de « revitalisation ». Ils s'inscrivent, d'une part, dans le cadre d'une contractualisation des rapports entre les échelles régionale et communale de gestion urbaine, par laquelle la Région octroie des financements aux Communes pour la réalisation de

programmes dont les lignes forces sont définies par elle<sup>1</sup>. D'autre part, ils sont encadrés par des plans d'aménagement et d'affectation des sols régionaux et communaux (ou infra-communaux), hiérarchisés de telle manière que les plans régionaux priment sur les plans (infra-)communaux. En outre, ces programmes partagent une approche territorialisée de la politique urbaine, de sorte que les investissements publics sont largement concentrés dans les quartiers populaires centraux de la Région. Ces quartiers concentrent un parc bâti ancien dégradé et abritent l'essentiel des populations socialement les plus fragilisées de la ville, dont une grande partie sont d'origine étrangère (y compris des personnes sans papiers). Le niveau d'exclusion du marché du travail y est très important (plus de 30% de chômeurs parmi les actifs), situation qui va notamment de pair avec le développement d'activités informelles (Kesteloot & Meert 1999). Face à ce cadre socio-spatial, les politiques actuelles de « revitalisation » poursuivent une stratégie pluridimensionnelle dès lors qu'elles cherchent tout à la fois à assurer les conditions d'une nouvelle cohésion du territoire urbain (par la création d'emplois, l'amélioration du cadre de vie, etc.), développer une nouvelle mixité des populations et des fonctions dans les quartiers populaires centraux et d'y susciter des effets d'entraînements auprès d'acteurs privés (en matière d'investissement immobilier, notamment). Dans les faits, cependant, cette approche se révèle très ambiguë dès lors que sa mise en œuvre se traduit très souvent en l'appui de dynamiques de gentrification par lesquelles des ménages des classes moyennes – souvent jeunes et sans enfants – investissent les quartiers populaires centraux au prix de l'éviction de populations moins nanties en place (Kesteloot & De Decker 1992 ; Van Crielingen 2002 ; 2006 ; Cour des Comptes 2007). Ces dynamiques de gentrification / éviction se nourrissent de fait d'un contexte de régulation très libéral du marché du logement à Bruxelles – et en Belgique plus largement – qui multiplie les possibilités d'appropriation privée de plus-values apportées à l'environnement urbain par des investissements publics (via une hausse des valeurs locatives, p.ex.) (De Decker 2001). En outre, les dynamiques de gentrification tirent parti de ce que les mécanismes de participation citoyenne mis en place dans le cadre des politiques de « revitalisation » ne permettent pas de contrôle démocratique effectif des opérations menées.

## **2.2 De la « revitalisation » urbaine au « développement international »**

L'adoption par le gouvernement régional bruxellois, à l'automne 2007, du « Plan de Développement International » (PDI) marque la formalisation d'un projet distinct du projet de « revitalisation » brièvement décrit ci-dessus. Sur la forme, tout d'abord, le PDI, annoncé comme « *cap et gouvernail qui encadreront les politiques régionales dans les années à venir* » (Feuille de route du PDI, p. 1), n'est pas réellement un document de planification, dans la mesure où il n'est pas inclus dans la hiérarchie existante des documents d'aménagement et d'affectation des sols régionaux et communaux ; il n'est donc pas assorti des contraintes légales et des mécanismes de participation citoyenne prévus dans ce cadre. Ce document n'a d'autre statut que celui d'un programme d'actions porté par le gouvernement régional en place (législature 2005-2009)<sup>2</sup>. Il a été élaboré sur base d'une étude de benchmarking commanditée à un consultant privé, sans débats ni enquêtes publiques. Pour ce rapport, seule une cinquantaine de « *partenaires du développement de la ville* » (PriceWaterhouseCoopers 2007, p.5) ont été interrogés, au rang desquels on trouve essentiellement des acteurs immobiliers (courtiers, développeurs, investisseurs, *think tanks*, etc.), des fédérations patronales (bruxelloises, belge et européenne), des bureaux d'architectes, des organismes parapublics (aide aux entreprises, à l'activité commerciale et au tourisme), des banques étrangères et des grandes institutions de spectacles ou d'enseignement. La composition très partielle de ce panel d'acteurs est en elle-même révélatrice de la base sociale du projet

---

<sup>1</sup> Les financements en question ne relèvent pas exclusivement des ressources régionales, mais comportent aussi des fonds transférés depuis le niveau fédéral ou européen (URBAN, FEDER p.ex.).

<sup>2</sup> En l'occurrence, il s'agit d'un gouvernement de coalition de type « Olivier », associant les Socialistes, les Chrétiens-Démocrates et les Ecologistes (francophones et néerlandophones, chaque fois), ainsi que les Libéraux néerlandophones. L'opposition est formée des Libéraux francophones et de l'extrême droite.

formalisé dans le document. En l'occurrence, ce projet apparaît porté par une coalition d'acteurs économiques dont tout ou partie des intérêts se jouent sur la scène internationale, et dans laquelle les opérateurs immobiliers occupent une place de choix<sup>3</sup>.

Sur le fond, le PDI positionne le projet de « revitalisation » à la remorque d'une stratégie de « développement international ». Le PDI identifie à cet effet « dix zones stratégiques pour l'avenir de Bruxelles » (ibid., p.6) – dont 7 dans la partie centrale de la ville (figure 1). Dans ces zones sont projetées une série de grands projets d'équipement, dont un centre de congrès (3.000 places) flanqué d'un lieu d'exposition (15.000 m<sup>2</sup>), une salle de concert (15.000 places), un stade au normes de la FIFA (dans le cadre de la candidature belgo-néerlandaise à l'organisation de la Coupe du Monde de football en 2018) et un nouveau complexe commercial (60.000 m<sup>2</sup>). Ces dix zones représentent une superficie cumulée d'environ 7% du territoire régional<sup>4</sup> mais couvrent l'essentiel des réserves foncières sur le territoire régional. Leur propriété est aujourd'hui morcelée entre des entités publiques (dont la Région elle-même), semi-publiques (en particulier la Société Nationale des Chemins de Fer, sous tutelle du gouvernement fédéral, et le Port de Bruxelles, sous tutelle régionale) et privées (notamment des sociétés immobilières ayant récemment acquis des grandes propriétés publiques). L'énoncé de ces dix « zones stratégiques » renvoie de fait à l'option urbanistique fondamentale du PDI, à savoir la mobilisation des réserves foncières urbaines aux fins de développements immobiliers d'envergure supra-locale, principalement tournés vers des fonctions de consommation (commerce, loisirs, spectacles et tourisme).

Cette option est légitimée en regard d'exigences de « *compétitivité territoriale* » : « *Aujourd'hui, la plupart des études comparant la position compétitive des villes d'Europe classent Bruxelles entre la 4<sup>ème</sup> et la 6<sup>ème</sup> position. Le maintien de cette situation n'est pas garanti. Les enjeux du rayonnement économique, social et culturel de Bruxelles imposent l'adoption d'une véritable stratégie de développement international, ambitieuse et concertée* » (ibid., p.1). Cette mise en contexte du PDI illustre bien le penchant de ce type de stratégie pour la réification des entités urbaines, saisies comme autant de tout cohérents et homogènes dont on pourrait mesurer simplement les performances globales à l'aune de classements internationaux. Ces classements, pourtant, ne renseignent que sur l'appréciation subjective du « business climate » de différents lieux par des chefs d'entreprises transnationales, ou sur l'appréciation de la « qualité de vie » dans différentes villes par des cadres expatriés de ces mêmes entreprises (Bennetot 2006). Il est plus pertinent de lire le recours quasi rituel à ces classements en regard de besoins de légitimation des options politiques retenues eu égard à l'exemple des « villes qui gagnent » (Haila 1997). Le document ne précise par contre nullement en quoi, ni par quels mécanismes une « *stratégie de développement international* » pourrait être garante du « *rayonnement social* » de la ville.

Il faut néanmoins relativiser la nouveauté, à Bruxelles, de l'option de mobilisation des réserves foncières urbaines révélée dans le PDI. Plutôt, le document reprend des projets lancés à différents moments antérieurs, en ordre dispersé, et arrivés à ce jour à des degrés divers d'avancement. En ce sens, l'adoption du PDI paraît largement relever d'une stratégie de communication autour de projets initiés préalablement, et ce aux fins de leur donner un coup d'accélérateur. Il demeure cependant que le PDI formalise explicitement, et pour la première fois, les moyens de mise en œuvre de cette option de valorisation du sol urbain. La nouveauté du PDI réside dès lors surtout, d'une part, dans le lancement d'une stratégie de « *citymarketing* » et, d'autre part, dans l'annonce d'une recherche active de nouveaux partenariats entre acteurs publics et privés.

---

<sup>3</sup> Il est également révélateur à cet égard que la primeur de la présentation du PDI ait été donnée à une assemblée de professionnels du secteur immobilier, non au Parlement régional

<sup>4</sup> calcul d'après des données fournies par le service Etudes et Planification de l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement

En matière de « *citymarketing* », « *axe qui traverse l'ensemble des thèmes du PDI* » (Feuille de route du PDI, p.3), le PDI annonce le lancement d'une campagne de communication autour d'une « *image de marque de Bruxelles* » appuyée sur « *la définition d'une identité pour Bruxelles* » (ibid., p.4). L'adoption d'une telle démarche fait l'objet depuis plusieurs années d'un plaidoyer dans les milieux immobiliers et d'affaires bruxellois (Urban Forum 2007 ; Blavier, 2007 p.ex.). Elle renvoie à une stratégie de *city branding*, soit la fabrication d'une représentation hégémonique de la ville à la manière du travail sur la perception d'une marque commerciale auprès de la clientèle. Le *city branding* se traduit classiquement par la création de slogans et de logos envahissant les paysages urbains (« *Totally London* », « *I Amsterdam* », « *OnlyLyon* », etc.) (Kavaratzis 2007). A Bruxelles, l'enjeu à cet égard est singulier dans la mesure où il s'agit moins de créer *ex nihilo* une image internationale de la ville que de maîtriser une visibilité internationale déjà considérable mais toute entière dérivée de la présence du siège des institutions centrales de l'Union Européenne et donc limitée à des fonctions technocratiques de décisions politiques – voire à la contestation de ce niveau de pouvoir. A contrario, le PDI insiste sur la promotion de l'image récréo-touristique, culturelle et événementielle de Bruxelles. Il est notamment question de « *... capitaliser sur la richesse de son offre culturelle, de son histoire et de ses traditions qui font sa renommée internationale* » (Feuille de route du PDI, p.3). En tout état de cause, cette démarche ne saurait être confondue avec une démarche de participation citoyenne, encore moins de démocratie directe, dans la mesure où, selon les termes mêmes du plan, son objectif est « *(d')informer et (de) faire adhérer les bruxellois au PDI, expliquer les objectifs, l'intérêt pour les citoyens dans leur fonction d'habitant et/ou d'agent économique* » (ibid., p.5).

Par ailleurs, le PDI appelle à la mobilisation de fonds privés dans le cadre de nouveaux partenariats publics-privés. Il détaille en outre le mode de régulation à venir de ces partenariats dès lors qu'il annonce, au titre de « *l'organisation d'une meilleure gouvernance* » (ibid., p.17), la création d'une « *Agence de Développement Territorial ... outil opérationnel des plans stratégiques régionaux, chargée notamment de la gestion des grands projets ... prévus dans le PDI* » (ibid., p. 18). Ce nouvel organe, placé sous le contrôle direct de l'exécutif régional, aura notamment pour tâche d'analyser « *la possibilité de mettre en place des procédures spéciales de délivrance de permis sur certaines zones stratégiques de niveau européen et international* » (ibid., p.17). Ces éléments renvoient clairement au constat tiré d'analyses antérieures des nouvelles structures de « *gouvernance urbaine* » (voir en particulier les analyses compilées par Moulaert *et al.* [2003] reprenant, notamment, les cas d'Euralille, du musée Guggenheim à Bilbao ou des Docks de Dublin). Ces analyses relèvent une tendance récurrente à la mise en place de régimes urbanistiques d'exception, sur lesquels s'élaborent des formes de gestion urbaine très peu démocratique mais, à l'inverse, particulièrement en phase avec certains intérêts catégoriels – immobiliers notamment.

En définitive, le récent Plan de Développement International de Bruxelles donne à voir une déclinaison singulière du modèle d'urbanisme néolibéral. Dès lors que le (re-)développement immobilier d'espaces urbains centraux aux fins d'aimer un potentiel économique exogène est pensé comme levier primordial du développement urbain – tant au plan économique que social et culturel –, c'est bien un projet de gentrification multidimensionnelle qui se dessine. Plusieurs travaux ont insisté sur les effets d'amplification des polarisations socio-spatiales qu'engendre ce type de stratégie (Moulaert *et al.* 2003 notamment), d'autant plus quand – comme c'est le cas à Bruxelles – les mécanismes de relèvement des rentes foncières et immobilières sont très peu contraints par des régulations publiques. Les stratégies de gentrification impliquent alors l'éviction de ménages à faibles ressources hors des quartiers centraux, tant matériellement que symboliquement. A Bruxelles, ces effets d'éviction apparaissent même pleinement assumés par certains acteurs, dont les auteurs de l'étude de benchmarking au départ de laquelle le PDI a été élaboré : « *La mixité sociale doit également être un des fils conducteurs du développement urbain à Bruxelles. Il s'agit d'assurer des flux sortants des zones d'interventions prioritaires* [i.e. les quartiers populaires centraux]

*pour éviter le confinement de la pauvreté dans des ghettos sociaux et d'assurer des flux entrants en stimulant l'installation des classes moyennes dans les zones d'interventions prioritaires. Dans ce sens, l'objectif est de poursuivre une politique volontariste de soutien à l'installation de ménages à revenus moyens dans les zones d'interventions prioritaires afin de réduire le déséquilibre territorial » (PriceWaterhouseCoopers 2007, p.73). En clair : au nom du « développement international », débarrasser la ville centrale de ses habitants pauvres au profit de l'installation de nouvelles populations !*

### **3. Main basse sur le quartier de la gare du Midi**

La reconfiguration du quartier de la gare du Midi est l'un des projets en cours que le Plan de Développement International reprend à son compte (figure 1). Une analyse de ce cas d'espèce est particulièrement pertinent en regard de stratégies de « développement international » dès lors que la gare du Midi abrite, depuis le milieu des années 1990, les terminaux pour les TGV « Thalys » (Paris-Bruxelles, 1h25) et « Eurostar » (Londres-Bruxelles, 1h50). Le PDI considère à cet égard la gare du Midi comme la « *porte d'entrée sur la ville ... par excellence le lieu des premières impressions du voyageur sur Bruxelles* » et confère aux quartiers la jouxtant une vocation internationale dès lors « *(qu')un développement cohérent des infrastructures de bureau longeant la gare constitue ... un atout important ... pour l'implantation d'entreprises dépendant de la sphère d'influence économique parisienne ou londonienne* » (Feuille de route du PDI, p.13). Revenir sur les transformations de ce quartier au cours des 20 dernières années permet d'appréhender l'essor d'une stratégie institutionnelle de gentrification à Bruxelles. Celle-ci a abouti, à l'heure actuelle, à la déstructuration d'un quartier populaire et la mise en place d'un paysage hétéroclite d'immeubles vidés de leurs habitants, de petits commerces fermés ou moribonds, de parcelles en friche, de chantiers de construction et de nouveaux ensembles de bureaux aux gabarits sans commune mesure avec le bâti initial (figure 2).

L'annonce officielle, en 1989, du choix de la gare du Midi pour l'implantation de la gare TGV bruxelloise a suscité une importante vague de spéculation immobilière dans les quartiers avoisinants – et ce même si l'aménagement du terminal TGV ne nécessitait en lui-même aucun chantier en dehors de la gare elle-même (De Corte 1994). Cette spéculation a été menée par diverses sociétés immobilières privées ainsi que par la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCB) qui cherchait à financer les travaux d'aménagement du terminal TGV par des opérations de développement immobilier autour de la gare. Localisés pour l'essentiel sur le territoire de la commune de Saint-Gilles, les quartiers concernés étaient habités par des ménages des classes populaires, souvent d'origine immigrée, et comptaient un tissu de petits commerces, quelques ateliers ou entrepôts ainsi que plusieurs immeubles industriels inoccupés. En regard de l'annonce de l'arrivée du TGV, les valeurs foncières dépréciées du quartier ouvraient clairement des perspectives de profit importantes. La réalisation effective de celles-ci imposaient néanmoins que le cadre légal régissant l'occupation du sol et l'aménagement du quartier soit transformé pour permettre la construction de nouvelles surfaces de bureaux, d'hôtels et de commerces.

Sur ces bases va s'enclencher un scénario de « reprise en main » par les autorités publiques du devenir urbanistique de ce territoire, alors même que le tout premier gouvernement régional bruxellois venait d'être mis en place (1989) et qu'à sa tête se trouve M. Ch. Picqué, simultanément bourgmestre de la commune de Saint-Gilles. Il s'agissait alors de « *... de remédier à la situation d'il y a vingt ans, lorsque le quartier ne faisait pas honneur à l'arrivée du TGV* » (Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, Commission de l'aménagement du territoire, 31/01/2008, intervention de M. Ch. Picqué). Ce scénario reprend de fait les caractéristiques fonctionnelles d'une stratégie institutionnalisée de gentrification, à savoir la planification et l'encadrement du réinvestissement immobilier d'un quartier populaire par une coalition d'acteurs publics et privés, qui aboutit *in fine* à une

mutation radicale du territoire – quoique non achevée – aux prix de l'éviction des habitants et usagers initiaux du quartier. Les leviers de commandement de cette stratégie de gentrification sont de trois ordres : (1) modification du cadre local de planification, (2) adoption de plans d'expropriation, et (3) création d'une structure para-publique quasi-autonome chargée des opérations immobilières (« s.a. Bruxelles-Midi »). Les paragraphes suivants détaillent ces trois composantes.

Le devenir urbanistique des quartiers jouxtant la gare est tout d'abord profondément refaçonné au début des années 1990 suite à l'adoption de Plans Particuliers d'Affectation des Sols (PPAS) – établis par la Commune sous la tutelle régionale (De Corte 1994, Comité de Quartier Midi [n.d.], Gailly et Maron 2007). Ces plans déterminent la nature des interventions à mener (une démolition / reconstruction, en l'occurrence) et le type d'affectations prévues (surfaces de bureaux et d'hôtels, essentiellement). Par cette intervention, l'autorité publique redéfinit l'usage de l'espace en faveur des fonctions les plus propices à l'extraction de nouvelles plus-values foncières suscitées par l'implantation du terminal TGV. Ces plans prévoient en outre un remembrement des parcelles, nécessaire à l'érection d'une morphologie urbaine en rupture par rapport au tissu bâti initial. Ils appellent de la sorte des mesures d'expropriation des propriétaires en place et de centralisation des opérations foncières. Dans ce cadre, la conduite des opérations d'expropriation, de remembrement et de commercialisation des terrains a été confiée à une institution *ad hoc*, la « s.a. Bruxelles-Midi », société anonyme mixte de droit privé créée en 1992 dont la Région est l'actionnaire majoritaire. De par ce statut, les opérations menées par Bruxelles-Midi sont mises sous la tutelle directe de l'exécutif régional, sans voies de contrôle au niveau du Parlement régional. La société Bruxelles-Midi fonctionne par achat (couplée à l'expropriation) et revente des immeubles à des sociétés immobilières privées (176 immeubles répartis sur 5 îlots soit environ 500 logements) dans le but de dégager des plus-values qui puissent financer des éléments les moins profitables du nouveau quartier (espaces publics, nouveaux logements). Il en découle que le réaménagement du quartier est structurellement placé à la remorque de la satisfaction des intérêts des sociétés immobilières dès lors que Bruxelles-Midi se trouve dépourvue de liquidités si ces dernières ne rachètent pas les parcelles au fur et à mesure des expropriations. Adossé à un contexte de suroffre chronique de surfaces de bureaux à Bruxelles<sup>5</sup>, ce mécanisme est ainsi largement responsable de l'extrême lenteur de la mutation du quartier, toujours en cours près de deux décennies après son lancement. Sur les 100.000 m<sup>2</sup> de bureaux prévus sur la zone d'intervention de Bruxelles-Midi, seuls 20.000 m<sup>2</sup> étaient sorti de terre à l'été 2007 et toutes les surfaces construites n'étaient en outre pas effectivement occupées<sup>6</sup>. Cette lenteur a en retour plongé les habitants dans une situation de grande incertitude (du fait de l'opacité du calendrier des expropriations, en particulier), bloqués dans un quartier en voie de destruction. Si, initialement, le relogement des habitants avait été prévu, l'encadrement de l'opération par la société Bruxelles-Midi s'est muée en un « accompagnement social » aux conditions de fait très restrictives, et dont la portée est, en tout état de cause, sans commune mesure avec le coût humain payé par les habitants et les commerçants du quartier (déménagements ou cessation d'activités contraints, dislocation des réseaux sociaux, dégradation du milieu de vie, etc.) (Comité de Quartier Midi [n.d.], Gailly et Maron 2007).

Ces trois éléments (PPAS – expropriations – s.a. Bruxelles-Midi) composent les principaux leviers d'un mécanisme de transformation radicale du quartier de la gare du Midi animé par une stratégie de valorisation foncière. En pratique, ce mécanisme met en place un paysage essentiellement composé de tours de bureaux et de complexes hôteliers, signifiant de la sorte

---

<sup>5</sup> Il y avait, fin 2007, plus d'1,2 million de m<sup>2</sup> de surfaces de bureaux inoccupées à Bruxelles (taux de vacance de 9,8%), dont près de 35.000 m<sup>2</sup> de surfaces vacantes dans et autour du quartier de la gare du Midi (Région de Bruxelles Capitale et SDRB, 2008).

<sup>6</sup> Il faut encore ajouter qu'environ un quart des parcelles de la zone d'intervention de Bruxelles-Midi avaient été préalablement acquises par des sociétés elles-mêmes parties prenantes de consortiums immobiliers appelés à racheter les parcelles à Bruxelles-Midi après expropriation (Comité de Quartier Midi [n.d.], Gailly et Maron 2007)



la déstructuration complète du quartier d'habitat populaire préexistant – de même que la marginalisation des habitants toujours en place (environ 170).

### **Remarques finales**

L'analyse des transformations du quartier de la gare du Midi à Bruxelles, en cours depuis le début des années 1990, donne une mesure concrète de l'incorporation du processus de gentrification au plus près des stratégies d'intervention de l'autorité publique dans les quartiers populaires en centre-ville. Un autre mesure en est donnée, très directement, dans l'énoncé des motivations du subventionnement public des projets de logements à venir dans le quartier : « *La construction des premiers logements moyens dans ce quartier revêt une très grande importance en terme d' 'allumette' au démarrage d'un processus de dynamisation d'un quartier important autour de la plus grande gare du pays. ... Le maintien d'une raisonnable mixité gage d'une image plus équilibrée de Bruxelles, exige que le logement et en particulier, le logement moyen ne soit pas oublié. Malheureusement les conditions sociologiques actuelles du quartier et le prix encore élevé du foncier rendent difficile, voire impossible, la réalisation d'un projet de logement sans un subside qui ne peut provenir que du secteur public. Ce subside sera récupéré sur un long terme par une amélioration de l'assiette fiscale des habitants qui seront attirés par le quartier rénové ainsi que des entreprises commerciales et de services qui accompagnent en général ces nouvelles migrations* » (Etat Fédéral et Région de Bruxelles-Capitale, Accord de Coopération Beliris, Avenant n°8, Bruxelles, février 2008 – cité par Gailly et Maron 2007, p.84). La stratégie de gentrification du quartier est ici pleinement assumée, si bien que les pouvoirs publics développent un raisonnement sur les retombées positives de la gentrification pleinement en phase avec les commentaires (enjoués) de la presse financière sur les mutations de cette portion de la ville (voir Parker, 2007). En ce sens, l'analyse du processus non achevé de destruction / reconstruction du quartier de la gare du Midi à Bruxelles met le doigt sur un exemple concret de néolibéralisation des politiques urbanistiques, dès lors que les exigences de l'aménagement urbain sont structurellement placées à la remorque de la satisfaction d'intérêts institutionnels privés – de nature immobilière en particulier – et d'objectifs de changement de la composition sociologique de certains quartiers.

## Références

- Bennetot A. (2006) « Métropoles idéales pour cadres internationaux. Classement international et réalités sociales », *Les Annales de la recherche urbaine*, 101, 109-118
- Berry-Chikhaoui I., Deboulet A. et Roulleau-Berger L. (2007) *Villes internationales. Entre tensions et réactions des habitants*, Paris : La Découverte
- Blavier J. (2007) « Bruxelles, une mine d'or qui s'ignore... », *Entreprendre*, n°11, 37-42
- Brenner N. (2004) *New States Spaces. Urban Governance and the Rescaling of Statehood*, Oxford: Oxford University Press
- Comité de Quartier Midi [n.d.] « Historique. Le 'plan secret' de Charles Picqué pour le Midi », page internet : [www.quartier-midi.be](http://www.quartier-midi.be)
- Cour des Comptes (2007) « La politique fédérale des grandes villes. Examen des contrats de ville et des contrats de logement 2005-2007 », Rapport transmis à la Chambre des représentants, Bruxelles.
- Davis (2007) *Le Stade Dubaï du capitalisme*, Paris, Les Prairies Ordinaires
- De Corte S. (1994), « Planning, urban politics and high-speed trains : neighbourhood restructuring », *Revue Belge de Géographie*, 55, 1-2, 31-42.
- De Decker P. (2001) « Jammed between housing and property rights: Belgian private renting in perspective », *European Journal of Housing Policy*, 1, 1, 17-39
- Florida R. (2002) *The rise of the creative class*, Basic Books: New York.
- Gailly V., Maron A. (2007) *Mutation du quartier du Midi à Bruxelles : fruit d'une alliance entre pouvoirs publics et promoteurs immobiliers, contre les populations ?*, Mémoire de fin d'études, Faculté Ouverte de Politique Economique et Sociale, Université Catholique de Louvain.
- Hackworth J. (2007) *The neoliberal city*, Cornell University Press: Ithaca and London
- Haila A. (1997) « The neglected builder of global cities », in Källtorp O. (Ed.) *Power Struggle in the City*, Aldershot : Ashgate, 51-64.
- Harvey D. (1989) « From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism », *Geografiska Annaler B.*, 71, 3-17
- Kavaratzis M. (2007) « City Marketing: the past, the present and some unresolved issues », *Geography Compass*, 1, 3, 695-712.
- Kesteloot C., De Decker P. (1992) « Territoria en migraties als geografische factoren van racisme », in Desle E., Martens A. (eds.) *Gezichten van het hedendaags racisme*, Bruxelles: VUB-Press, 69-108
- Kesteloot C., Meert H. (1999) « Informal Spaces: The Geography of Informal Economic Activities in Brussels », *International Journal of Urban and Regional Research*, 23, 2, 232-251
- Lees L., Slater T., Wyly E. (2007) *Gentrification*, London : Routledge
- Moulaert F., Rodriguez A., Swyngedouw E. (eds.) (2003) *The Globalized City*, Oxford: Oxford University Press
- Noël F. (1998) *La ville rapiécée*, Bruxelles, Editions de l'Université de Bruxelles
- Osmont A., Goldblum C. (dir.) (2003) *Villes et citadins dans la mondialisation*, Paris : Karthala-GEMDEV
- Parker G. (2007) « Ale and Arty », *Financial Times*, 12 janvier
- PriceWaterhouseCoopers (2007) *Plan de Développement International de Bruxelles - Schéma de base*, Bruxelles
- Région de Bruxelles Capitale (2007) *Plan de Développement International – Feuille de route*, Bruxelles
- Région de Bruxelles-Capitale et SDRB (Société de Développement pour le Région de Bruxelles-Capitale) (2008) « Observatoire des bureaux – Vacances 2007 », 21, Bruxelles
- Smith (2002) « New urbanism, new globalism: gentrification as global urban strategy », *Antipode*, 34, 3, 427-450
- Urban Forum (2007) *L'immobilier, outil de citymarketing pour Bruxelles ?*, Conclusions du séminaire, 23/05/2007

- Van Criekingen M. (2002) « Les impacts sociaux de la rénovation urbaine à Bruxelles : analyse des migrations intra-urbaines », *Belgeo*, 4, 355-376
- Van Criekingen M. (2006) « Que deviennent les quartiers centraux à Bruxelles ? Des migrations sélectives au départ des quartiers bruxellois en voie de gentrification », *Brussels Studies*, 1, 1-20
- Vicario L., Martinez Monje M. (2005) « Another "Guggenheim Effect": Central City Projects and Gentrification in Bilbao » in Atkinson R., Bridge G. (eds) (2004) *Gentrification in a Global Context: The New Urban Colonialism*, London, Routledge, 151-167.

Figure 1.

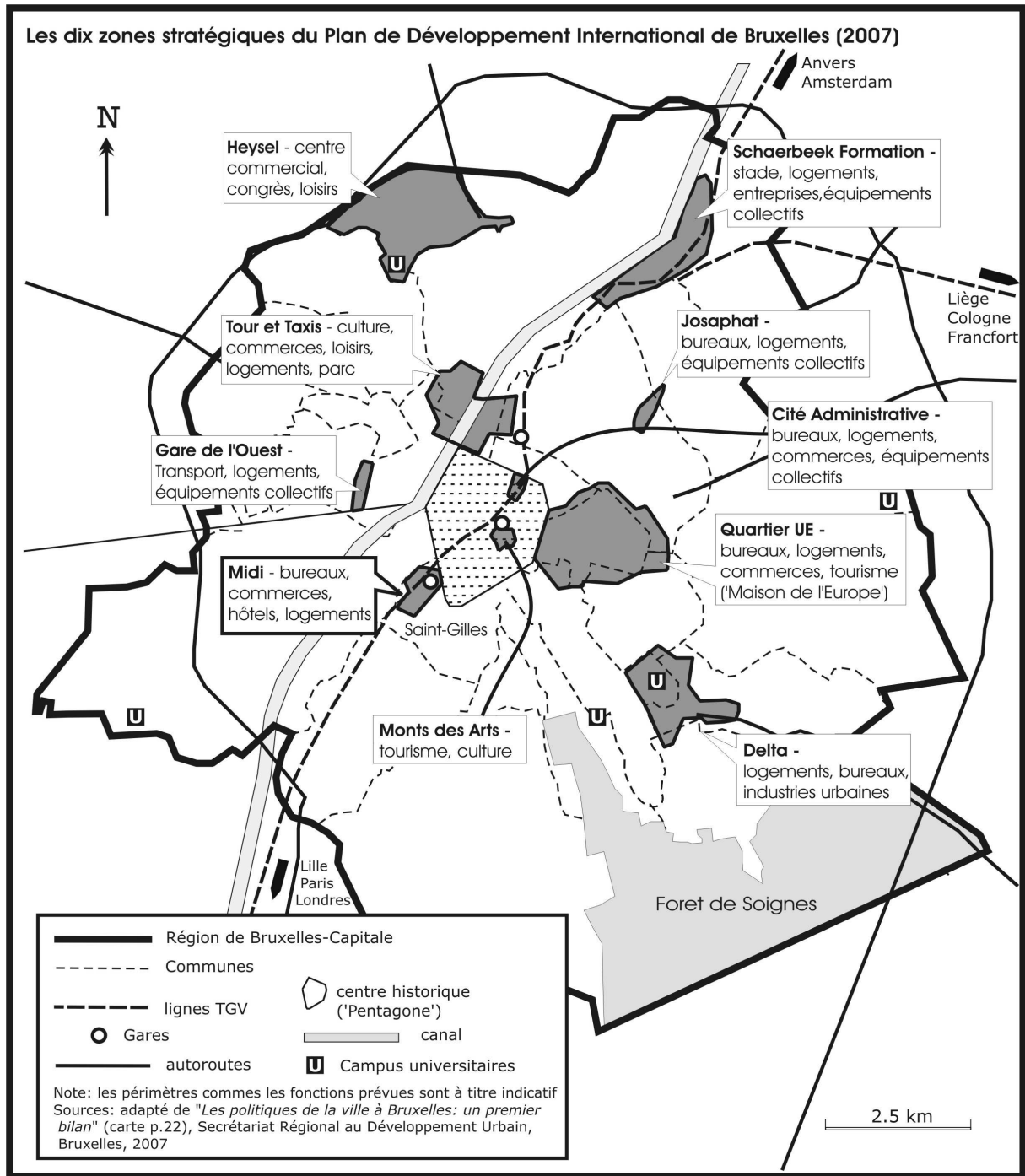


Figure 2. Destruction d'un quartier populaire et nouveaux complexes de bureaux face à la gare TGV du Midi (photo M. Van Criekingen).

