

CERCLE ROYAL GAULOIS - Déjeuner débat « Ville et société » - Mardi 16 mars 2004.

« VILVOORDE ET LE DEVELOPPEMENT DU NORD DE BRUXELLES »

Débat introduit par Jean-Luc DEHAENE, Bourgmestre de Vilvoorde et Evert LAGROU, urbaniste conseil

Introduction

Après sa longue carrière de Ministre et de Premier Ministre, Jean-Luc Dehaene s'est concentré ces dernières années sur les questions européennes en tant que Vice Président de la Convention européenne et sur ses tâches de Bourgmestre de Vilvoorde, objet du débat de ce jour.

La fermeture des usines Renault et l'arrivée de Jean-Luc Dehaene à Vilvoorde ont été le catalyseur d'une vision proactive de toute la zone située au nord de Bruxelles et dont l'aéroport fait partie. D'importants aménagements ont été réalisés et ont résulté en un développement considérable de terrains à usage de nouveaux quartiers d'habitation, de parcs d'affaires, d'hôtels et centres de conférences, du port et de l'échangeur intermodal de Muyzen (bénéficiaire direct de la nouvelle écluse de Hingene), d'industries de pointe, etc. Le plan directeur de ce développement couvre plusieurs communes et fait l'objet d'une commercialisation dynamique. Les résultats en sont particulièrement visibles pour l'automobiliste qui passe de la zone industrielle située sur Bruxelles à celle, contiguë, située sur Vilvoorde. Par ailleurs le choix entre le développement des activités bénéficiant de l'aéroport et le développement de l'aéroport lui-même entraîne de délicats arbitrages dans l'usage du sol.

Exposés

Les orateurs constatent que les plans d'aménagement régionaux s'ignorent mutuellement et ignorent Bruxelles, tache blanche sur la carte. La raison en est la fiction juridique des compétences exclusives, voulue par le législateur centrifuge. Cette compétence exclusive est l'opposé du système de l'Allemagne, où les compétences sont mixtes et hiérarchisées entre niveau régional et niveau fédéral et permettent donc les complémentarités.

Cette exclusive mutuelle est à son tour liée à la position des entités fédérées par rapport à la capitale.

La Flandre estime en général qu'il y a contradiction entre un statut de troisième région « à part entière » et un statut de territoire fédéral, « trait d'union » entre les deux régions à part entière. Le défunt projet de gare TGV à « Schaerbeek Formation », avec navette vers l'aéroport reflétait une tentative de conserver sur le territoire de la Région de Bruxelles capitale un maximum d'investissements. Il aurait mieux valu encourager ceux-ci sur tout le corridor reliant Bruxelles à Zaventem. C'est ainsi que le retard de cinq ans pris dans la réalisation du « diabol » (indispensable pour l'accès à l'aéroport) lèse les intérêts de toutes les régions.

Ceci étant les intérêts communs entre Bruxelles et sa périphérie Nord ne manquent pas:

La vocation des terrains industriels à une reconversion vers des usages tertiaires à tout le nord de Bruxelles. Vilvoorde poursuit quant à elle une politique active de diversité tertiaire au lieu de s'efforcer à tout prix de garder l'industrie et son image négative («Vuilvoorde»). La proximité de Bruxelles et la présence d'une gare importante permettent à Vilvoorde de miser sur des investissements à valeur ajoutée plus élevée que le montage automobile. La même chose vaut pour les abords du canal, où dix hectares de terrains industriels sous-occupés (Het Broek) sont actuellement transformés en zone mixte urbaine axée sur la qualité de l'environnement.

Bruxelles et Vilvoorde ont surtout un intérêt commun à éviter les grands travaux inutiles, notamment des échangeurs autoroutiers qui fluidifient la circulation locale mais sont générateurs de congestion accrue en aval. La décision de Gouvernement flamand de confirmer l'autorisation de 80.000 m² de bureaux quasiment sur un échangeur autoroutier, sans accès par transport public, va à l'encontre du bon aménagement urbain. Par contre le dédoublement des lignes de chemin de fer vers Denderleeuw, Leuven et Wavre est des plus justifié et permettra l'augmentation du trafic de voyageurs, alternative à la congestion du trafic automobile. Il en est de même pour la création d'une bande exclusivement réservée aux bus et utilisée de manière alternée le matin et le soir.

Débat

Le débat, animé notamment par le Ministre d'Etat François-Xavier de Donnée, a mis en évidence la possibilité de concilier des synergies dans les plans d'aménagement des régions, sans contrevenir aux prescrits de la compétence exclusive. Par ailleurs, Jean-Luc Dehaene se prononce avec force pour des plans d'aménagement permettant la mixité des fonctions, seule manière de réduire les distances parcourues quotidiennement par les citoyens. Il qualifie les thèses du Corbusier comme étant mortelles pour la ville. Répondant à une question sur le péage urbain en Belgique il estime que le développement de la technologie GALILEE devrait permettre de généraliser l'instauration d'un péage urbain sans infrastructures visibles, comme celui réalisé à Londres.

Pierre Laconte 18.03.04