



**Belgeo**

Revue belge de géographie

**4 | 2003**

**The dynamics of metropolisation : from words to territory**

---

## Réaffectation urbaine et développement socio-économique

Le projet « Cité de la Science et de la Connaissance » sur le site de Tour et Taxis à Bruxelles

*Urban reallocation and socio-economic development. The « city of science and knowledge » project on the « Tour et taxis » site (Brussels)*

**Pierre Cornut, Etienne Castiau, Marcel Roelandts et Mathieu Van Crieelingen**



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/16822>

DOI : 10.4000/belgeo.16822

ISSN : 2294-9135

### Éditeur :

National Committee of Geography of Belgium, Société Royale Belge de Géographie

### Édition imprimée

Date de publication : 30 décembre 2003

Pagination : 385-410

ISSN : 1377-2368

### Référence électronique

Pierre Cornut, Etienne Castiau, Marcel Roelandts et Mathieu Van Crieelingen, « Réaffectation urbaine et développement socio-économique », *Belgeo* [En ligne], 4 | 2003, mis en ligne le 31 décembre 2003, consulté le 03 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/16822> ; DOI : 10.4000/belgeo.16822

---

Ce document a été généré automatiquement le 3 mai 2019.



*Belgeo* est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

---

# Réaffectation urbaine et développement socio-économique

Le projet « Cité de la Science et de la Connaissance » sur le site de Tour et Taxis à Bruxelles

*Urban reallocation and socio-economic development. The « city of science and knowledge » project on the « Tour et taxis » site (Brussels)*

**Pierre Cornut, Etienne Castiau, Marcel Roelandts et Mathieu Van Criekingen**

---

## Introduction

- 1 Le site Tour et Taxis est situé en plein centre de l'agglomération bruxelloise, à proximité immédiate des boulevards de ceinture (emplacement de l'enceinte fortifiée du XV<sup>e</sup> siècle) et du canal, et non loin du centre historique et des quartiers de bureaux centraux (figure 1). Ancienne gare ferroviaire de dédouanement des marchandises, le site se compose de plusieurs bâtiments d'architecture remarquable (figure 2) bordant une grande surface de terrains en friche. L'ensemble du site est pratiquement à l'abandon depuis de nombreuses années, malgré plusieurs projets de reconversion, tous inaboutis.

Figure 1. Situation géographique du site.

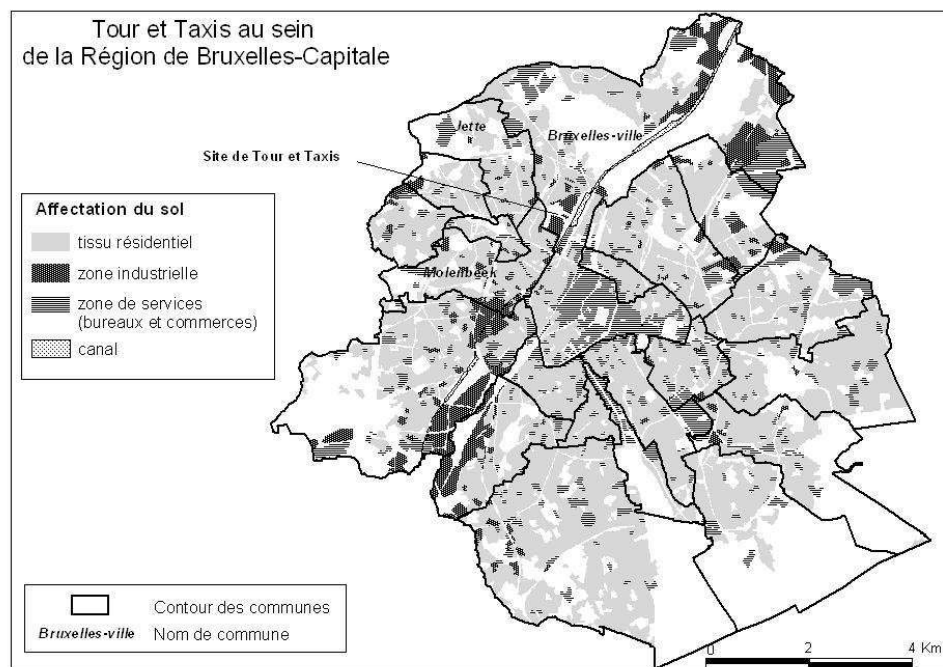


Figure 2. Le site de Tour et Taxis vu de la rue Picard.



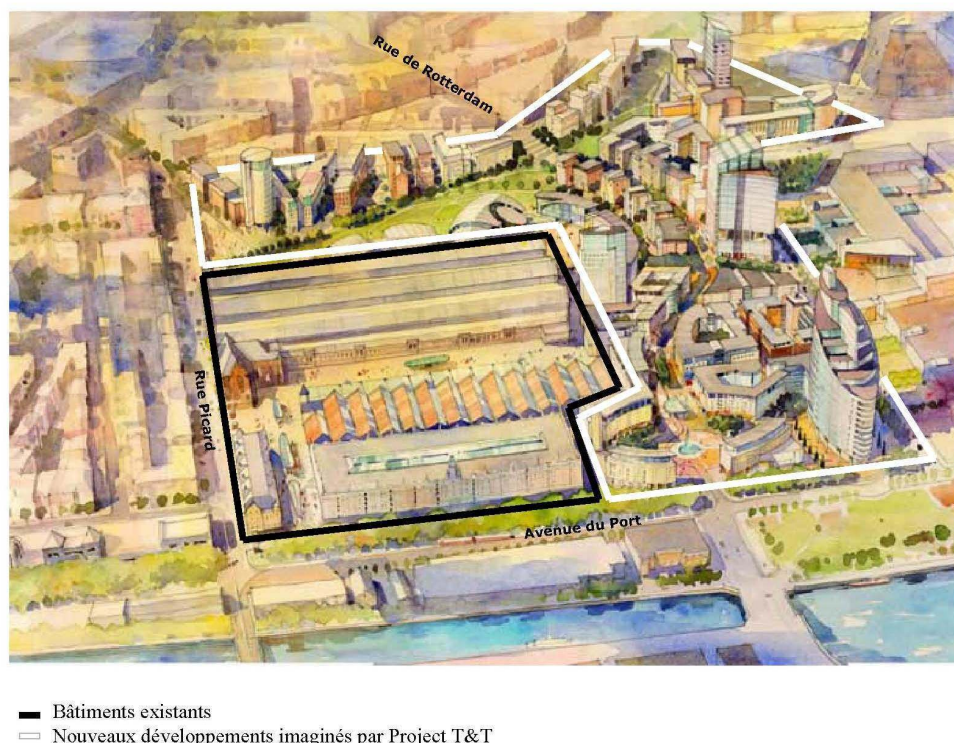
- 2 Aujourd'hui, un important projet initié par la Région de Bruxelles-Capitale vise à réaffecter la partie principale du site (30 ha), qui comprend les principaux bâtiments. Le projet de réaffectation, intitulé « Cité de la Science et de la Connaissance » (CSC), a pour

ambition de regrouper sur le site, dans une certaine mixité, une série d'activités à finalités techniques et technologiques. Sont ainsi notamment prévus :

- une « Grande École d'Ingénieurs » (GEI) regroupant les facultés universitaires et hautes écoles bruxelloises formant aux métiers techniques et technologiques (près de 4000 étudiants) ;
- des centres de recherche et des incubateurs d'entreprises de hautes technologie, étroitement associés à la GEI ;
- un centre de congrès ;
- d'importantes surfaces pour accueillir des entreprises de haute technologie, nationales et internationales, relevant du secteur tertiaire (bureaux) ou secondaire (activités productrices) ;
- un musée interactif dédié aux sciences et technologies ;
- des logements de standing moyen à élevé.

- 3 Au-delà de la reconversion d'une immense friche en plein cœur de la ville, l'objectif du projet CSC est de créer les conditions favorables au développement d'infrastructures de pointe en technologie et recherche et, de la sorte, développer le tissu industriel des hautes technologies en Région de Bruxelles-Capitale.
- 4 Le devenir exact du site est actuellement incertain tant la situation politico-administrative est complexe. Le site étant inscrit en Zone d'intérêt régional dans le Plan régional d'affectation des sols (PRAS), la Région est habilitée à définir les grandes lignes de son aménagement. C'est ainsi qu'un arrêté du Gouvernement régional bruxellois (9 janvier 2003) enjoint le pouvoir local, en l'occurrence la Ville de Bruxelles, d'élaborer un Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) selon des prescriptions particulières. Cet arrêté mentionne explicitement la Cité de la science et de la connaissance, mais laisse néanmoins la porte ouverte à un ou des projets différents. La Ville ne mentionne quant à elle que très rarement le projet CSC et les dernières interviews des responsables communaux parues dans la presse parlent de la construction d'une immense tour (probablement de bureaux) prévue dans l'avant-projet de PPAS, ce qui laisse planer des doutes sur la compatibilité entre les projets communal et régional. Parallèlement, le propriétaire privé du site, la S.A. « Project T&T », a rendu public début 2003 sa propre vision du développement du site sous la forme d'un « master plan » (figure 3) à vocation essentiellement architecturale qui reste muet sur les affectations précises des bâtiments. Conformément à un permis d'urbanisme décerné par la Ville, le propriétaire est actuellement en train d'aménager certains bâtiments existants, dont « l'entrepôt royal » qui devrait accueillir 20 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 20 000 m<sup>2</sup> d'activités de production de « biens immatériels ». Enfin, les universités et écoles supérieures d'ingénieurs n'ont pas une position unanime sur le projet en général, et sont plutôt opposées aux modalités architecturales du propriétaire en particulier, craignant un manque de place pour leurs infrastructures de laboratoires.

Figure 3. Esquisse du «master plan» réalisée par le propriétaire du site.



Source: S.A. Project Tour et Taxis, [www.tour-taxis.com](http://www.tour-taxis.com); les contours et les noms de rue ont été ajoutés par nos soins

- 5 Au-delà de ces incertitudes urbanistiques, le projet régional de réaffectation du site de Tour et Taxis en Cité de la science et de la connaissance s'inscrit dans le schéma classique des politiques actuelles de remodelage urbain. Il ressemble à maints égards à d'autres projets développés dans les villes européennes et nord-américaines ces deux dernières décennies, couramment appelés « *flagship projects* » ou projets-phares. Ceux-ci soulèvent de nombreux enjeux, incertitudes et risques socio-économiques, abondamment relatés dans la littérature scientifique.
- 6 A ce titre, nous aurions pu aborder de nombreux aspects du projet de réaffectation et, en premier lieu, les convergences/divergences d'intérêts des divers niveaux de pouvoirs concernés. En effet, les dissensions publiques entre la Région et la Ville, voire avec le promoteur privé et les acteurs économiques et universitaires, présentent un grand intérêt, étant bien éloignées de la « *growth coalition* » qui, selon certains auteurs, est nécessaire à la mise en oeuvre de grands projets urbains (Strom, 1996 ; Swyngedouw 1999). En deuxième lieu, la problématique de la maîtrise publique du foncier urbain mériterait attention, sachant que le terrain appartenait en grande partie à la Société nationale des Chemins de fer belges (SNCB), entreprise publique autonome, qui l'a revendu au propriétaire actuel, promoteur privé, sous réserve que ce dernier parvienne à le valoriser dans les 7 ans suivant l'achat (dans le cas contraire, il est restitué à la SNCB). En troisième lieu, on aurait pu s'intéresser au montage financier du projet, qui implique des investissements privés et publics et présente de nombreuses incertitudes, comme la participation financière des universités et écoles supérieures ou la provenance des fonds publics à investir dans la Grande École d'Ingénieurs (sachant que la Région ne dispose pas



de moyens considérables). En quatrième lieu enfin, le projet aurait pu être analysé sous l'angle urbanistique en abordant la qualité et la densité des affectations prévues et leur impact sur l'attractivité urbaine.

- 7 Il est évident que toutes ces approches présentent un intérêt certain, en particulier eu égard à « Music-city », le projet de méga complexe culturel précédemment prévu à Tour et Taxis. L'échec de Music-city est en effet lié à une conjonction d'éléments tels que : conflits politiques inter-pouvoirs, spéculation foncière, incertitudes financières, respect du patrimoine et contraintes urbanistiques.
- 8 Dans cet article, nous avons cependant choisi de restreindre le champ de l'étude à la *potentialité socio-économique* du projet. Bruxelles et les Bruxellois ont-ils besoin d'une Cité de la science et de la connaissance et si oui, selon quelles modalités doit-elle se mettre en place ? Dans quelle mesure un tel projet peut-il répondre à la fois aux attentes sociales et aux besoins économiques, comment peut-il dynamiser l'attractivité de la ville et susciter un développement socio-économique ? Telles sont les questions que nous proposons d'aborder ici, en examinant de manière critique le *potentiel socio-économique* du projet de réaffectation de Tour et Taxis dans le cadre spécifique bruxellois.
- 9 Trois étapes jalonnent notre raisonnement. D'abord, il s'agit de définir plus précisément les contours des *flagships* ainsi que, sur base de la littérature étrangère, d'en cerner les principaux enjeux. Ensuite, nous examinons le potentiel économique du projet en analysant les tendances du secteur des hautes technologies dans l'agglomération morphologique bruxelloise. Enfin, nous abordons la problématique sociale en examinant la situation du quartier et son évolution, toutes deux mises en parallèle avec des dynamiques urbaines récentes observées dans d'autres quartiers du centre-ville.

## Stratégies urbaines et projets-phares : définitions et enjeux

- 10 Les *flagships* sont de vastes projets de rénovation urbaine, de haut standing et d'une visibilité qui se veut internationale. Ils visent à dynamiser l'image de la ville et sont censés jouer un rôle catalyseur dans la régénération urbaine générale, notamment en attirant de nouveaux investissements dans les secteurs économiques de pointe ainsi que de la main-d'oeuvre hautement qualifiée (Seo, 2002).
- 11 La multiplication de ces *flagships* dans les villes occidentales trouve son origine dans les mutations économiques des dernières décennies (Vandermotten & Marissal, 1998). Après la crise de l'industrie lourde et, en particulier, des industries urbaines, l'organisation socio-économique est entrée dans une phase dite « flexible », où le développement industriel se base sur une recherche constante de diversification et de renouvellement rapide des produits. Les principaux outils nécessaires à cette transformation sont : les nouvelles technologies, le recours à la sous-traitance et/ou la filialisation, le développement du secteur tertiaire (en particulier les services aux entreprises), le tout s'opérant dans un cadre mondialisé.
- 12 Dans ce contexte, les espaces où s'observent les plus fortes croissances, tant en termes de valeur ajoutée que d'emploi, combinent une forte concentration d'activités de tertiaire de commandement (sièges régionaux de grandes firmes multinationales) et de haute technologie, à proximité des centres d'enseignement et de recherche de pointe. Les grandes métropoles occidentales présentent à cet égard un avantage comparatif

indéniable et de fait, elles deviennent des noeuds dans le réseau mondial d'échange et de communication : on parle de « remétropolisation » (Vanderhoff, 1999 ; 2000).

- 13 Le phénomène, bien entendu, n'est pas spatialement homogène : certaines villes s'en sortent mieux que d'autres. Il est dès lors assez tentant, pour les villes ayant durement subi la crise des années 1970-1980, de vouloir mener des politiques volontaristes pour attirer et/ou maintenir ces activités économiques porteuses. C'est ainsi que depuis une bonne dizaine d'années, une compétition inter-urbaine se développe en Europe. Il s'agit, pour les pouvoirs publics urbains, de rénover leur espace physique comme leur image, de dynamiser leurs structures économiques et sociales et, surtout, de « se vendre » auprès des investisseurs par des stratégies de « marketing urbain ».
- 14 C'est dans ce cadre que se multiplient les *flagships*, matérialisation de la compétition inter-urbaine et de la remétropolisation. Bien que fort nombreux et très différents les uns des autres d'un point de vue architectural, les *flagships* présentent une série de caractéristiques communes<sup>1</sup> :
- L'espace rénové est soit une friche industrielle urbaine (souvent en bordure d'une voie d'eau), soit un quartier ancien dégradé mais concentrant de nombreux bâtiments à haute valeur patrimoniale.
  - La localisation est souvent centrale ; plus rarement, il s'agit d'espaces en friche en bordure immédiate de l'agglomération, mais disposant d'une excellente accessibilité depuis le centre-ville.
  - Le redéveloppement débouche sur la mise à disposition d'importantes surfaces de bureaux et de logements de haut standing, soit par la construction de nouveaux bâtiments, soit par la rénovation de bâtiments anciens. L'accent est mis sur la qualité du cadre de vie et de travail.
  - Des infrastructures culturelles et commerciales modernes, prestigieuses et susceptibles d'accueillir fréquemment de grands événements, complètent l'offre en logements et bureaux, afin de créer cette « atmosphère » dynamisante propice à l'épanouissement des nouvelles élites associées aux activités économiques motrices. Ces populations sont censées être en constante recherche de possibilités de loisirs et de détente de haute qualité, dans un environnement sain, sécurisé et stimulant.
  - Le développement est dans la plupart des cas mis en œuvre par des structures mixtes de partenariat public-privé, et absorbe d'importants investissements, parfois peu viables (faillites privées et/ou endettement public)<sup>2</sup>.
- 15 La réussite attendue des projets-phares est économique et sociale : il s'agit avant tout de créer de la richesse et de l'emploi dans des zones urbaines centrales. De ce point de vue, les expériences étrangères soulèvent de nombreuses incertitudes et interrogations, que l'on peut classer en deux catégories.
- 16 En premier lieu, les investissements étrangers porteurs, ciblés par les *flagships*, présentent une importante volatilité géographique. D'une part, les activités économiques propres à la remétropolisation s'insèrent rarement dans les tissus socio-économiques locaux et sont peu dépendantes des territoires métropolitains spécifiques dans lesquels elles s'implantent. Ni le tertiaire de commandement, ni les industries de haute technologie, ne nécessitent d'infrastructures lourdes dont l'amortissement doit se faire sur une ou plusieurs décennies. De même, la main-d'oeuvre hautement qualifiée de leur métier de base (« core-business »), dont ils peuvent difficilement se passer, est très internationale et n'est donc que rarement opposée aux déplacements. En résumé, il s'agit d'activités et d'emplois « footloose », sans ancrage local et pouvant donc facilement se délocaliser dans d'autres villes comparables, comme les y incitent d'ailleurs la compétition inter-urbaine

et le marketing qui y est associé. D'autre part, les opérations de rénovation urbaine, très similaires dans leurs formes et leur conception, contribuent finalement à *homogénéiser* la forme des villes et dès lors, à réduire leurs avantages comparatifs (Jouen, 1999 ; Marissal & Roelandts, 1999). Puisque les métropoles présentent des attraits de plus en plus comparables, il est loisible aux nouveaux investisseurs de faire leur « shopping », en délocalisant leurs activités sur la base, par exemple, des avantages fiscaux qui leur sont octroyés.

- 17 En second lieu, les *flagships* provoquent généralement un important accroissement des tensions sociales. Les activités propres au phénomène de remétropolisation ne procurent en effet que très peu d'emplois non qualifiés, alors que les villes européennes concentrent précisément beaucoup de travailleurs à faible qualification. La remétropolisation, lorsqu'elle réussit d'un point de vue économique, accroît donc les tensions sociales entre d'une part, les anciens habitants qui, lorsqu'ils ne sont pas chômeurs, occupent souvent des emplois sous-payés et précaires, et d'autre part, la nouvelle main-d'œuvre hautement qualifiée, principale cible des infrastructures culturelles et commerciales des *flagships*. La polarisation socio-économique ne s'exprime d'ailleurs pas seulement en termes d'emploi et de richesse, mais se prolonge au travers des conditions de vie, l'écart se creusant entre les anciens logements, fréquemment délabrés, et les nouveaux logements de luxe, tels les « lofts », aménagés dans les anciens bâtiments à haute valeur architecturale.
- 18 Les villes répondent généralement de deux manières à ces problèmes sociaux : par la séparation ou la gentrification. Dans le premier cas, on referme l'espace rénové sur lui-même en créant des barrières physiques (hautes grilles, caméras de surveillance) ou humaines (vigiles, stewards urbains) pour séparer l'îlot de richesse des quartiers pauvres dans lesquels il s'insère, jusqu'à calquer les « gated communities » à la mode américaine. Dans le second cas, plus courant, on laisse libre cours à une augmentation des loyers qui aboutit à un exode économique des populations initiales pauvres au profit d'une population plus aisée. Ces deux « solutions » sont cependant peu efficaces par rapport aux objectifs visés, puisqu'au-delà de l'aspect éthique le déplacement ou le confinement de la pauvreté et des problèmes sociaux ne fait qu'exacerber les tensions sociales. En outre, on pourrait faire l'hypothèse que les villes caractérisées par de fortes tensions sociales génèrent une image négative et insécurisante pour les nouvelles populations et activités ciblées par les politiques urbaines de type *flagship*.
- 19 Ainsi donc, développer un *flagship* ne suffit pas à procurer emplois et prospérité aux populations urbaines défavorisées et par là, à dynamiser durablement le tissu socio-économique d'une ville : il faut des mesures d'accompagnement visant à pérenniser l'implantation des activités économiques ciblées et à diminuer les tensions sociales sans pratiquer de l'exclusion. En d'autres mots, le projet doit se concevoir de manière cohérente et intégrée afin qu'il réponde aux attentes des investisseurs étrangers d'une part, et des populations et activités locales d'autres part, les deux parties devant entrer en résonance. Voyons maintenant dans quelles conditions le projet bruxellois pourrait satisfaire à cette délicate équation.

## Potentiel économique

- 20 Le projet de Cité de la Science et de la Connaissance (CSC) est centré sur les hautes technologies, tant d'un point de vue formation que production<sup>3</sup>. Pour évaluer son potentiel de développement, il faut avant tout savoir si, au-delà de l'attraction



d'investissements étrangers, la promotion de ce secteur est de nature à répondre à des besoins locaux ou à renforcer un potentiel local. Quel est donc l'état du secteur des hautes technologies en Belgique d'abord, et dans la zone métropolitaine bruxelloise ensuite ?

- 21 Selon les études économiques récentes qui en dressent le bilan<sup>4</sup>, la situation belge en matière d'innovation technologique est pour le moins paradoxale : un potentiel scientifique de haut niveau, mais peu valorisé économiquement. D'une part, en amont du processus d'innovation, les indicateurs de science et technologie sont proches ou supérieurs à la moyenne européenne (dépenses intérieures brutes en R&D, personnel de R&D, diplômés du supérieurs, publications scientifiques, balance des paiements technologique). D'autre part, cet avantage se concrétise assez peu en retombées économiques, les indicateurs d'entrepreneuriat et de dépôts de brevet étant largement inférieurs à la moyenne européenne. De manière générale, l'innovation en Belgique est en grande partie dominée par les multinationales dont les centres de décision sont situés à l'étranger et qui présentent une prédisposition mineure à transférer de la technologie au marché local.
- 22 La Région de Bruxelles-Capitale, caractérisée de manière générale par une forte concentration de centres administratifs et une activité industrielle limitée (Capron, 2002), concentre peu d'industries de haute technologie (le secteur pharmaceutique mis à part) et de laboratoires de R&D. A noter par ailleurs que comparativement à son potentiel de métropole internationale, elle présente à la fois un faible développement des services aux entreprises et une faible densité de PME. Globalement, la Région n'a donc pas encore réussi, comme d'autres régions européennes, à concentrer son activité économique sur ces segments à plus forte valeur ajoutée (Van Hamme *et al.*, 2000). Sa faible base entrepreneuriale s'explique probablement par la concentration historique du grand capital à Bruxelles et par la forte présence actuelle de succursales de multinationales étrangères et d'administrations (européennes, nationales et régionales).
- 23 Un élément clé de l'innovation technologique et du développement économique métropolitain réside dans la multiplication des contacts industriels (relations de coopération entre entreprises de tailles et de provenances sectorielles diverses, unies par des intérêts communs, des complémentarités ou des interdépendances) ainsi que dans la grande proximité entre les industries et les lieux de production de l'information scientifique, industrielle et technologique (Vander motten & Marissal, 1998). C'est la raison pour laquelle les pouvoirs publics régionaux ont créé des parcs scientifiques, censé favoriser la fertilisation croisée université-entreprises et ainsi réduire les délais de valorisation tout en concentrant des entreprises pouvant potentiellement développer des stratégies de coopération.
- 24 La Région de Bruxelles-Capitale dispose de quatre parcs scientifiques (Erasmus, Da Vinci, Mercator et Vesalius), accueillant 17 des 154 spin-offs universitaires belges. La situation n'est pas idyllique pour autant, car peu d'entreprises installées sur les parcs scientifiques collaborent réellement avec les instances universitaires concernées. Ainsi, sur les 37 entreprises localisées sur le parc scientifique Da Vinci à Evere (totalisant 47 sociétés et supposé être lié à l'Université Libre de Bruxelles<sup>5</sup>) qui ont répondu à une enquête, seules deux d'entre elles ont affirmé collaborer effectivement avec l'université (Vekemans, 2002). Le phénomène semble d'ailleurs s'étendre également aux écoles supérieures et aux centres de recherche publics (Rogister, 2002). Il est probable qu'une partie de l'explication de ce phénomène réside dans la multiplicité des acteurs régionaux publics destinés à favoriser le dynamisme technologique (Bruxelles-Technopôle, la Société de

Développement de la Région de Bruxelles-Capitale, les interfaces subsidiés...). Ceux-ci présentent une faible cohésion qui ne favorise pas une vision claire et uniforme des possibilités offertes par la Région aux entreprises innovantes (Rogister, 2002).

- 25 A ces faiblesses internes il faut ajouter que Bruxelles souffre d'une importante concurrence avec sa proche périphérie. Ainsi, en analysant l'évolution sectorielle et globale des valeurs ajoutées et de l'emploi, G. Van Hamme (2002) démontre que, même si la Région de Bruxelles-Capitale se porte relativement mieux dans la seconde moitié des années 1990, l'essentiel de la croissance métropolitaine bruxelloise est captée par la périphérie, surtout dans le secteur porteur des services aux entreprises qui présente une importante dynamique propre et favorise l'émergence d'un environnement économique favorable. Pour tenter d'objectiver cette concurrence, nous avons analysé les volumes et taux de croissance de l'emploi dans l'espace métropolitain, pour deux secteurs de la haute technologie : l'industrie et les services des technologies de l'information et de la communication (TIC) d'une part, et l'industrie pharmaceutique d'autre part.
- 26 Dans la zone métropolitaine bruxelloise, le secteur TIC relève essentiellement des activités de services. Il se caractérise par un nombre d'emplois supérieur en Région de Bruxelles-Capitale, mais par un taux de croissance de l'emploi supérieur en périphérie, en particulier dans l'axe nord-est, à Leuven et, sur un nombre d'emploi nettement inférieur, dans les communes du quadrant sud-est de la périphérie bruxelloise vers Louvain-la-Neuve (figure 4 et tableau 1). Ces bons résultats périphériques s'expliquent sans doute en partie par une efficacité des politiques régionales wallonne et flamande dans le développement de parcs technologiques à proximité de Bruxelles, bénéficiant de bonnes voies de communication autoroutière. A noter que le secteur est principalement centré sur les télécommunications en Région de Bruxelles-Capitale et sur les services informatiques en périphérie.

Figure 4. Evolution de l'emploi salarié dans le secteur des TIC.

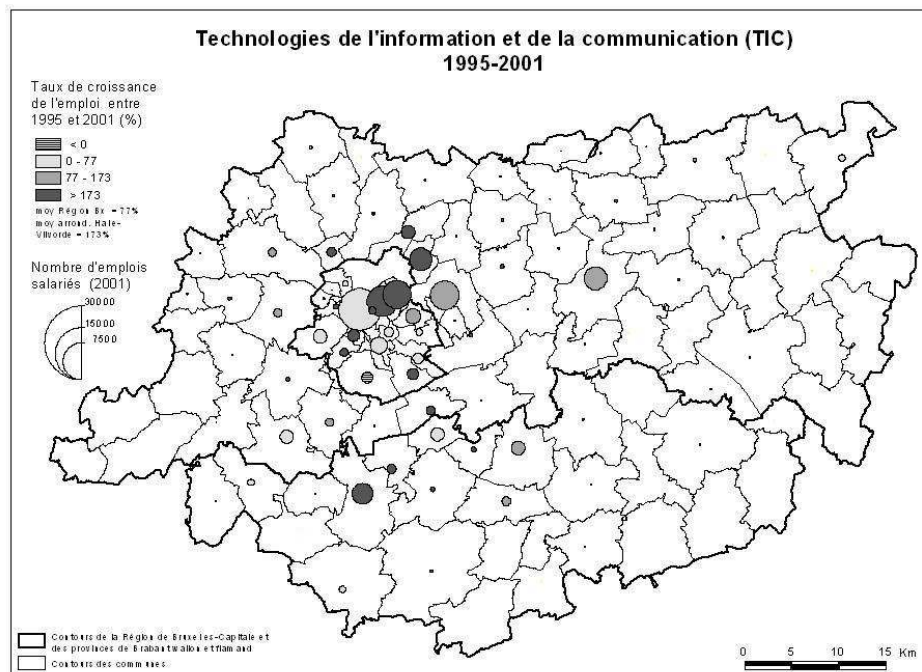
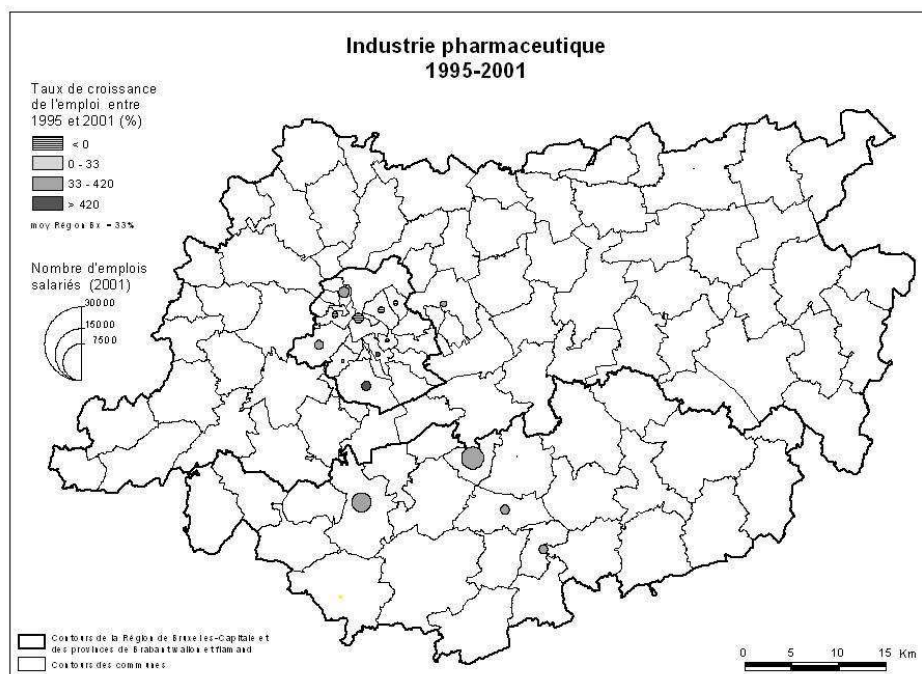


Tableau 1. Nombre d'emplois salariés en 2001 dans les secteurs des TIC et de l'industrie pharmaceutique et taux de croissance entre 1995 et 2001, en Région de Bruxelles-Capitale et sa périphérie.

	Nombre d'emplois salariés en 2001	Taux de croissance de l'emploi salarié entre 1995 et 2001 (%)
<b>Secteur TIC</b>		
<b>Industrie</b>		
Bruxelles	1 181	+11
Périphérie	1 523	-23
<b>Services télécom</b>		
Bruxelles	16 260	+91
Périphérie	4 960	+97
<b>Services informatiques</b>		
Bruxelles	10 072	+70
Périphérie	13 320	+187
<b>Industrie pharmaceutique</b>		
Bruxelles	2 740	+33
Périphérie	5 830	+64

- 27 Le secteur pharmaceutique est fortement développé dans le Brabant wallon (figure 5), où une série de multinationales concentre la quasi-totalité de l'emploi du secteur (e.g. Glaxosmithkline Biologicals, UCB, Pfizer). Proche de la Région de Bruxelles-Capitale, tirant parti d'une bonne accessibilité autoroutière et de cadres paysagers recherchés, le Brabant wallon bénéficie en outre de la présence du parc scientifique de l'Université Catholique de Louvain (Louvain-la-Neuve/Mont-Saint-Guibert). La Région de Bruxelles-Capitale, bien que disposant de moins d'emplois, présente néanmoins un bon dynamisme, grâce à la fois aux sièges sociaux régionaux de grandes multinationales (Pfizer à Jette<sup>6</sup>, Solvay-pharma à Jette et Neder-Over-Heembeek) et à la création de nouvelles spin-offs<sup>7</sup>, essentiellement biotechnologiques près du pôle universitaire Érasme dans le sud-ouest de la Région.

Figure 5. Evolution de l'emploi salarié dans l'industrie pharmaceutique.



- 28 Dans les deux secteurs, les dynamismes respectifs de la Région et de sa périphérie concordent avec les performances universitaires en matière de création de spin-offs. Ainsi, si l'on examine les statistiques de création de spin-offs universitaires TIC et pharmaceutiques (tableau 2), il apparaît que les deux pôles de l'Université Catholique de Louvain (localisée à Louvain-la-Neuve) et de la Katholieke Universiteit Leuven sont nettement plus performants en matière TIC par rapport à leur nombre d'étudiants scientifiques que le pôle Université Libre de Bruxelles – Vrije Universiteit van Brussel. Pour le secteur pharmaceutique au contraire, les performances sont similaires. Difficile cependant d'affirmer que la politique interne des universités bruxelloises est moins efficace que celle des universités périphériques, d'autant que parmi les plus anciennes spin-offs TIC de Leuven et Louvain-la-Neuve, certaines ont rencontré un succès international qui a pu, par émulation, susciter d'autres vocations dans le secteur (Surlémont *et al.*, 2002). Néanmoins, et sans que l'on puisse affirmer sans étude plus poussée qu'il y ait lien de cause à effet, ces résultats de création de spin-offs sont assez concordants avec l'évolution de l'emploi TIC décrite plus haut.

Tableau 2. Nombre de spin-offs universitaires TIC et pharmaceutiques par rapport au nombre d'étudiants en sciences et en sciences de la santé.

Pôles universitaires	ULB-VUB	KUL	UCL
Nombre de spin-offs TIC	2	15	10
Nombre de spin-offs pharmaceutiques	3	3	3
Nombre total d'étudiants	25 815	25 553	19 132
Nombre d'étudiants scientifiques	5 238	5 885	3 227
Nombre d'étudiants en sciences de la santé	5 440	5 501	5 063
Spin-offs TIC / 1000 étud. Sciences	0,38	2,55	3,10
Spin-offs pharm. / 1000 étud. Sc. santé	0,55	0,55	0,59
Spin-offs TIC & pharm. / 1000 étud. Sc. & Sc. santé	0,47	1,58	1,57

Réf.: Surlémont *et al.* (2002)

Données au 1/2/1999 pour étudiants et au 31/12/2000 pour spin-offs

- 29 En résumé, l'hypothèse selon laquelle Bruxelles souffrirait, notamment dans le domaine des hautes technologies, à la fois de faiblesses internes et d'une concurrence avec la périphérie, semble se vérifier. Dans ce contexte, le projet CSC est-il de nature à favoriser un développement des hautes technologies en Région de Bruxelles-Capitale ?
- 30 Dans de nombreux pays européens, les universités ou, plus généralement, les centres de recherche, jouent un rôle d'incubateur de hautes technologies (Nicolini, 2002), via des collaborations entre la recherche universitaire et des entreprises privées au sein de parcs scientifiques. Dans ce cadre, et en tenant compte des faibles performances bruxelloises en matière de création de spin-offs TIC actuellement, le pôle de recherche en sciences appliquées que constituerait la Grande École d'ingénieur à Tour et Taxis serait parfaitement susceptible d'assurer ce rôle d'incubateur. Mais la seule présence de ce pôle ne suffira pas car d'autres facteurs influencent l'efficacité du transfert de technologies des universités vers des entreprises privées, comme par exemple les facteurs d'agglomération tels que la concentration initiale d'entreprises de hautes technologies, la présence d'activités de services aux entreprises et un réseau dense de PME (Capron, 2002 ; Varga, 1998).
- 31 C'est pourquoi plusieurs conditions présideront au succès potentiel du rapprochement université-entreprises, porteur de développement économique dans le domaine des hautes technologies.
- 32 En premier lieu, il s'agirait de susciter ou d'imposer les collaborations recherche-entreprise, tant sur le site que dans les autres parcs scientifiques bruxellois, via des organismes de promotion publics agissant en concordance et avec une meilleure visibilité. L'expérience bruxelloise montre en effet que la simple proximité géographique ne suffit pas à créer de véritables synergies.
- 33 En deuxième lieu, il faudrait également veiller à assurer à la Grande École d'Ingénieurs suffisamment d'espace et de possibilités d'extension future sur le site, notamment pour les laboratoires de recherche, afin d'optimiser sa fonction de catalyseur de hautes technologies. Or, malgré sa taille, le site de Tour et Taxis est trop restreint pour accueillir



à la fois la Grande École, les affectations rémunératrices (bureaux et entreprises) voulues par le propriétaire (S.A. « Project T&T ») et les éventuels autres projets publics (musée des sciences, vitrines technologiques, musée de la mobilité...).

- 34 En troisième lieu, la collaboration université-entreprises sur le site sera d'autant plus forte que les entreprises seront de type PME. En effet, ces dernières n'ont généralement pas suffisamment de moyens pour réaliser seules des activités de R&D et, dès lors, elles recherchent plus naturellement des collaborations externes, par exemple dans des centres de recherche. En outre, les PME sont généralement mieux liées au tissu économique local ou régional, et sont donc moins susceptibles de délocalisation que les grandes entreprises ou filiales de groupes étrangers. Il serait donc souhaitable de réserver aux PME les espaces du site affectés aux activités économiques.
- 35 Enfin, il serait utile de s'assurer des possibilités d'extensions des activités économiques au-delà du site, en reliant celui-ci au pôle de développement périphérique nord-est. Par exemple, le site de Schaerbeek-Formation à Haren (environ 165 hectares), actuellement sous-occupé, situé à proximité de l'aéroport et des infrastructures autoroutières, pourrait accueillir des entreprises de haute technologie et des activités de services aux entreprises. Pour peu que la desserte en moyens de communication soit améliorée, un site d'activités technologiques à Schaerbeek-Formation pourrait constituer un lien efficace entre, d'une part, un pôle université-PME à Tour et Taxis et, d'autre part, les zonings industriels à forte intensité technologiques situés en périphérie nord-est. La faisabilité et l'opportunité d'un tel développement devraient cependant être précisément analysées, ce que n'a pas permis le cadre restreint de la présente recherche.

## Risques sociaux

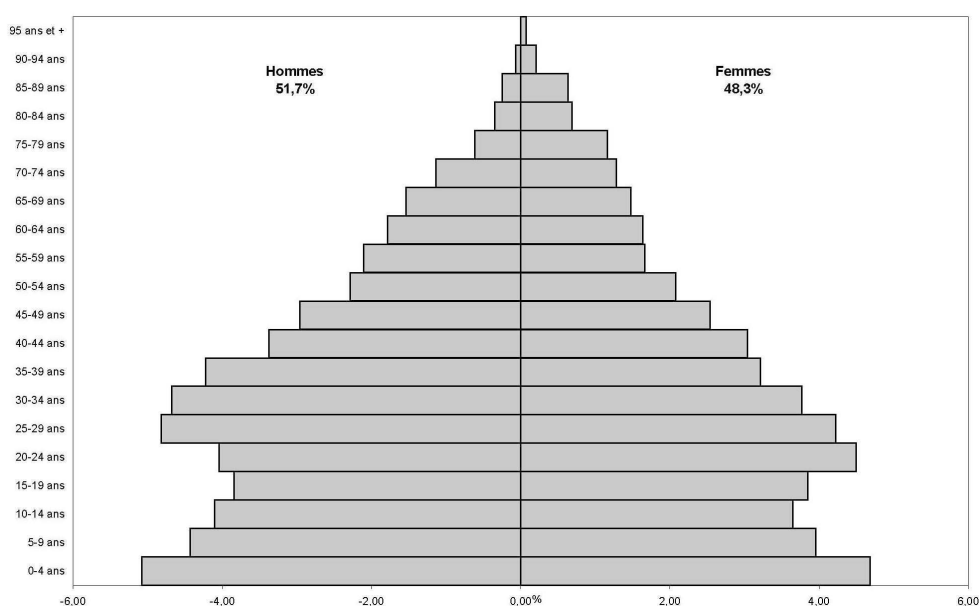
- 36 Le quartier de Tour et Taxis se situe dans « l'axe pauvre bruxellois », soit cette zone sud-ouest nord-est située dans l'axe de la vallée de la Senne regroupant les quartiers du Pentagone (principalement l'ouest) et le bas des communes de St-Gilles, Forest, Anderlecht, Molenbeek, Laeken et Schaerbeek (Van Hamme, 2002). Les indicateurs de revenus et de chômage y sont non seulement très défavorables par rapport à la moyenne régionale bruxelloise mais en outre, ils se sont aggravés ces dernières années (*ibid.*). Pour évaluer les implications sociales du projet CSC, nous avons mené quelques analyses sur l'espace urbain en contact direct avec le site (environ 28 ha au total, figure 6)<sup>8</sup>.

Figure 6. Site et quartier de Tour et Taxis.?????????

- 37 De manière générale, ces quartiers sont caractéristiques des zones à forte présence de personnes immigrées ou d'origine immigrée et aux logements dégradés. Ils combinent (tableau 3 et figure 7) :
- Une population dense et en croissance ;
  - Une pyramide des âges à large base (présence marquée d'enfants et d'adolescents ainsi que forte proportion des 20-35 ans) ; la population rajeunit entre 1991 et 2000 ;
  - Une population active peu qualifiée : 56 % de la population ne suivant plus d'enseignement en 1991 avait au mieux un diplôme du secondaire inférieur ;
  - Des revenus moyens très bas ;
  - Des taux de chômage très élevés, touchant particulièrement les femmes (33 %).

- En ce qui concerne les logements, le constat n'est guère plus favorable. On peut même affirmer qu'il y a dans le quartier une crise marquée du logement consécutive à :
  - une faible surface disponible par habitant (28 m<sup>2</sup>/hab en 1991 contre une moyenne régionale de 35 m<sup>2</sup>/hab) ;
  - une forte proportion de logements ne disposant pas du « petit confort »<sup>9</sup> (29 % en 1991 contre 17 à Bruxelles-Ville, 20 à Molenbeek et 15 pour la Région) ;
  - une proportion de 60 % des logements occupés par des locataires (1991), ce qui correspond à la moyenne régionale mais, rappelons-le, s'applique ici à une population pauvre constituée en importante proportion de grands ménages ;
  - l'accroissement du nombre de grands ménages entre 1991 et 2000, pour un stock de logement relativement stable (pas d'opération majeure de construction/rénovation de logements publics ou privés sur la même période).

Figure 7. Population par âge des quartiers de Tour et Taxis au 01/01/2000.



Source: INS 2000, registre national

- 38 S'agissant donc d'une population largement fragilisée par des conditions de vie et de travail pour le moins difficiles, comment estimer l'impact social des probables mutations insufflées par le projet CSC ? Par manque de place, nous n'aborderons pas ici les aspects commerciaux, préférant nous concentrer sur les populations et les logements afin d'estimer le risque d'éviction des populations locales au profit de nouveaux résidents plus aisés. A noter que dans l'état actuel de disponibilité de données statistiques, nous sommes réduits à baser notre analyse essentiellement sur des arguments logiques et sur des études similaires réalisées sur d'autres espaces urbains bruxellois.

## Installation des étudiants de la Grande École

- 39 S'il est prévu dans le projet la construction de logements d'étudiants sur le site même, à proximité de la GEI, d'autres logements seront recherchés par les étudiants dans le quartier de Tour et Taxis. D'après les données, certes lacunaires, fournies par les facultés universitaires et les Hautes Écoles concernant les adresses de résidence et de domicile des

étudiants inscrits en 2002-2003, les étudiants logeant seuls à proximité de leur école représenteraient environ 20 % du nombre total d'étudiants. En tenant compte des nouveaux logements prévus sur le site, on peut estimer à près de 600 le nombre d'étudiants qui seraient amenés à rechercher un logement, si possible à proximité du site.

- 40 En créant des petits logements pour les étudiants, les propriétaires-bailleurs peuvent trouver une excellente opportunité de prolonger à bon compte la rentabilité de leur patrimoine, immeubles souvent déjà scindés en plusieurs appartements, en consentant un minimum d'investissement d'entretien ou de rénovation (notamment installation du « petit confort »). Des habitants locataires risquent donc d'être chassés du quartier au profit d'étudiants, d'autant que le choix du propriétaire portera davantage sur les étudiants, porteurs d'une étiquette moins négative en raison de leur origine sociale en général plus élevée.
- 41 En outre, l'apparition des étudiants dans le quartier présente un risque de tension sociale : ceux-ci sont en général issus de milieux plus favorisés que les résidents actuels et leur présence peut susciter un sentiment de frustration, en particulier chez les jeunes en décrochage scolaire ou en situation de chômage. Il est important de noter à ce sujet que la commune de Molenbeek, qui borde le site de Tour et Taxis, sert d'espace refuge depuis le début des années 1990 pour les populations pauvres confrontées à la pression croissante sur le marché privé du logement dans les quartiers centraux (Van Crieckingen, 2003). Le mode de vie étudiant festif, peu discret et souvent replié sur lui-même (contrôles à l'entrée des soirées et cercles) ne facilitera certainement pas l'intégration au quartier et pourra être perçu comme une provocation supplémentaire, à connotation éventuellement culturelle.

## Installation d'employés qualifiés

- 42 En plus des étudiants, le site, réaffecté sous la forme d'une Cité de la Sciences et de la Connaissance, devrait drainer des employés qualifiés (corps académique, chercheurs, techniciens, employés de spin-offs...) dont une partie, nous en faisons l'hypothèse, cherchera à s'installer sur place à moyen terme. A ces nouveaux arrivants directs devraient par ailleurs s'ajouter les étudiants diplômés de la GEI pour qui le quartier peut constituer le point de départ de leur itinéraire résidentiel au sein de l'espace urbain bruxellois. Pour ces jeunes adultes qualifiés en position professionnelle relativement instable et aux revenus limités, le quartier qu'ils ont côtoyé durant leurs études peut présenter un certain intérêt en termes tant de mode de vie que de coût de logement. Il leur ouvre par ailleurs des portes sur les espaces adjacents, de la même manière que Saint-Gilles ou les Marolles ont fait l'objet d'une « colonisation » par de jeunes adultes diplômés en provenance d'Ixelles dans les années 1990, au détriment des grands ménages familiaux avec enfants et d'origine immigrée (Van Crieckingen, 2003).
- 43 Outre la proximité géographique, deux éléments supplémentaires favorisent l'installation de ces nouvelles populations aisées. D'une part, le potentiel de logements du quartier est très attractif, combinant la présence d'anciens bâtiments industriels susceptibles d'être transformés en lofts (particulièrement recherchés par les jeunes ménages sans enfants), et la présence de jardins à l'intérieur d'îlots dans l'ouest et le nord du quartier (recherchés par les ménages avec enfants).
- 44 D'autre part, le projet CSC va probablement amener les autorités publiques à accorder une plus grande attention à la qualité du bâti et des espaces publics locaux, nécessaire à

l'amélioration de l'attractivité du site pour les entreprises, bureaux, logements et infrastructures d'intérêt collectif amenés à s'y implanter. Or, comme observé dans plusieurs espaces centraux intermédiaires (notamment à Saint-Gilles), la combinaison d'investissements publics dans le bâti ou les équipements urbains et de mécanismes de subventionnement de la rénovation privée (contrats de quartier et prime à la rénovation) tend à favoriser une dynamique d'éviction des populations socio-économiquement fragiles au profit de nouveaux arrivants plus aisés (Van Criekingen 2001). A ce propos, il est à noter la prochaine mise en place, début 2004, d'un Contrat de quartier dans le quartier « Maritime » de Molenbeek, à proximité du site.

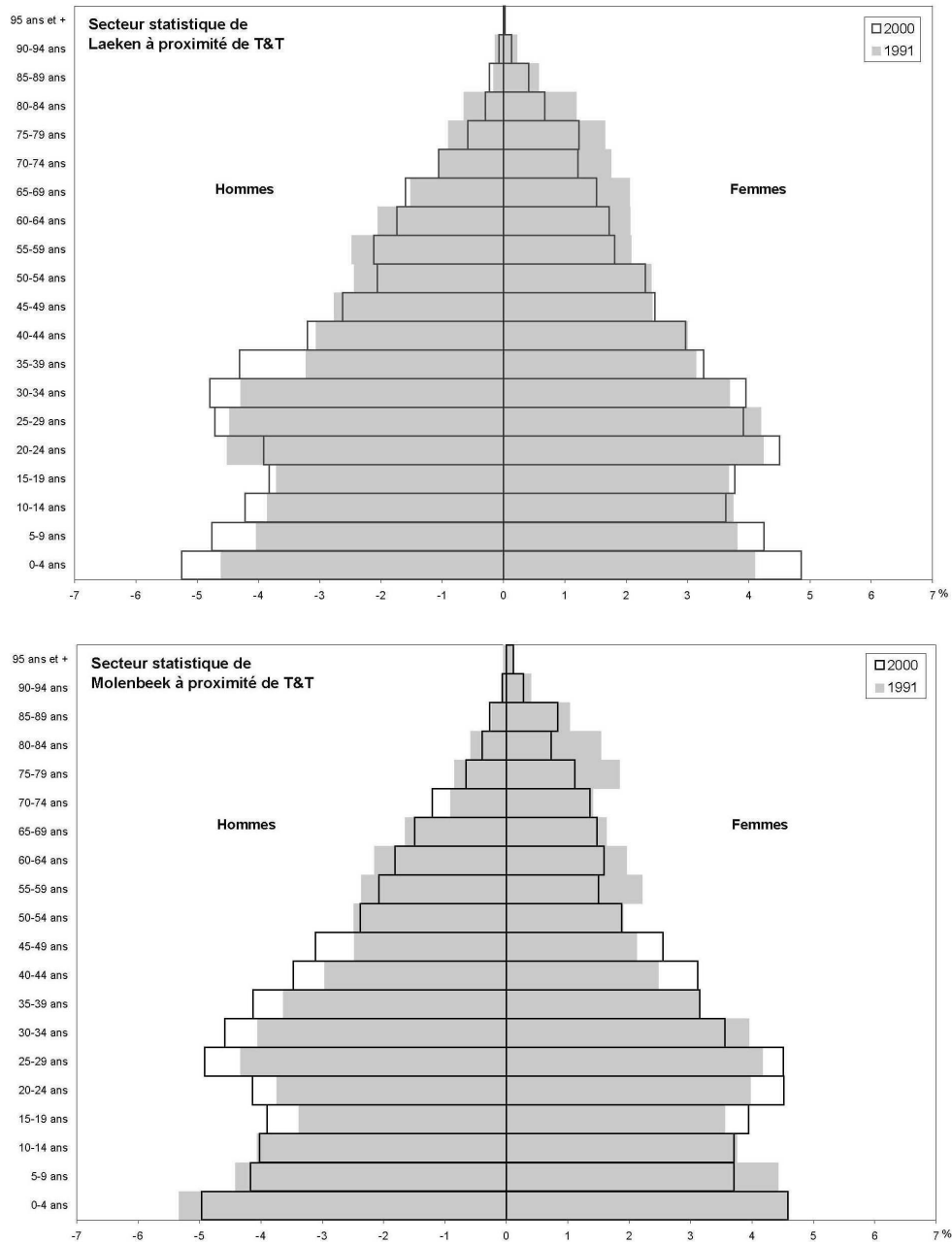
- 45 L'installation de nouvelles populations couplée à des interventions publiques de rénovation semble donc renforcer les risques de tensions sociales précédemment décrits. M. Van Criekingen a d'ailleurs pu l'observer dans les portions les plus dégradées du tissu urbain, où les processus migratoires socio-économiquement différenciés ont dégradé les conditions d'habitat des populations pauvres (2001 & 2003, *ibid.*). Même s'il est difficile, dans l'état d'avancement actuel du projet, de réaliser le même type d'évaluation, quelques éléments annonciateurs d'un remodelage du quartier peuvent déjà être dégagés.

## Mutations en cours

- 46 L'évolution de la population du quartier de Tour et Taxis entre 1991 et 2000 montre une différence entre les secteurs de Molenbeek et ceux de Laeken (figure 8). Si à Laeken, on constate une tendance à l'installation de familles avec jeunes enfants dans des secteurs déjà très peuplés, à Molenbeek au contraire, la tendance est au rétrécissement de la pyramide des âges (excepté pour un secteur statistique), donc au départ de familles avec enfants et à l'augmentation de la présence des jeunes adultes surtout masculins. Le phénomène pourrait s'expliquer par l'installation de jeunes adultes « pionniers », principalement masculins, d'un niveau socio-économique supérieur aux grands ménages précédents. A noter que le secteur le plus caractéristique de cette évolution, proche des nouvelles infrastructures de la puissante banque belge KBC, concentre deux bâtiments récemment rénovés par les pouvoirs publics bruxellois (la SDRB y a créé 90 appartements d'une ou deux chambres, de standing moyen) ainsi que plusieurs rénovations privées parmi les plus marquantes (figure 9). Cette dynamique semble s'amorcer, quoique plus timidement, dans les secteurs contigus, avec notamment création de lofts dans d'anciens bâtiments industriels. Avec toute la prudence qui s'impose, on peut donc supputer le démarrage d'un processus de gentrification dans cette partie du quartier de Tour et Taxis, la plus proche du pentagone, au détriment des grands ménages socio-économiquement plus faibles. A noter d'ailleurs l'émergence dans cette zone d'événements culturels en lien avec ce processus :

- le « Port du Livre de Bruxelles », un marché de livres anciens et d'occasion à l'image des quais de la Seine à Paris, se tenant tous les dimanches au quai Béco ;
- « Bruxelles-les-Bains », une plage de sable créée en août 2003 sur le Quai des Péniches, à l'image de l'opération « Paris-Plage » ;
- le festival de musique « Couleur Café » se déroulant une fois l'an sur le site de Tour et Taxis ;
- l'installation de l'École du Cirque également sur le site.

Figure 8. Pyramides des âges comparées des quartiers de Laeken et de Molenbeek proches du site de Tour et Taxis, ainsi que du secteur «Ulens» de Molenbeek.



Source: INS 1991 et 2000



Figure 9. Bâtiments industriels transformés en lofts (en haut) et en logements SDRB pour ménage à revenus moyens (en bas).



## Quelles solutions ?

- 47 Il existe donc une série d'éléments indiquant des risques probables d'un accroissement de la dualisation sociale du quartier entourant le site de Tour et Taxis en voie de réaffectation. En outre, il serait vain d'espérer qu'une croissance économique soutenue, insufflée par le développement de la Cité de la Sciences et de la Connaissance sur le site de Tour et Taxis, soit capable à elle seule de « tirer vers le haut » l'ensemble des quartiers périphériques. En effet, à l'image de ce qui est observé à l'échelle de la Région

(Van Hamme, 2002), les emplois créés dans le cadre d'investissements, public et privés, dans le domaines des hautes technologies, sont trop qualifiés au regard des niveaux de qualification de la population locale et profiteront donc avant toute chose aux travailleurs extérieurs à la Région. Ajoutons que ces derniers resteront d'autant plus dans une logique de navette journalière si une polarisation sociale se développe entre le site et le quartier, ce qui entre en contradiction avec la politique régionale actuelle visant la diminution de la navette et la fixation en ville d'une population de classes moyennes à aisées.

- 48 Les solutions pour éviter ces risques sociaux peuvent être déclinées en deux axes. Pour minimiser les tensions sociales d'abord, la reconversion du site doit être couplée avec une politique volontariste de développement du quartier. Les outils de développement local à mettre en œuvre doivent dans la mesure du possible rechercher le consensus et encourager la démarche participative, afin d'éviter l'approche « top-down » qui empêche l'expression des besoins et opportunités de la part des acteurs locaux. Ils doivent en outre être adaptés aux populations locales et, à ce titre, les résultats appréciables de la société de développement du quartier « Anvers Nord-Est »<sup>10</sup>, qui a mis en place des politiques de développement local originales et axées sur les populations défavorisées, tant en matière d'emploi et de formation que de logement, pourraient servir d'exemple (Demazière, 1999). La création de filières de formation à des métiers exigeant peu de qualification et en rapport direct avec la Cité de la Science et de la Connaissance (e.g. maintenance informatique, logistique), serait à cet égard un moyen d'assurer aux jeunes du quartier des perspectives d'avenir.
- 49 En matière de logements ensuite, en tenant compte que la réaffectation du site va fortement accroître la pression foncière, il est indispensable de favoriser le développement et la rénovation des logements sociaux. Des mécanismes incitant à la rénovation des logements privés doivent également être mis en place, mais en mettant suffisamment de garde-fous pour éviter la spéculation immobilière dans un quartier où une partie importante de la population est constituée de ménages de grande taille, peu aisés, fortement touchés par le chômage, qui vivent dans des logements de piètre qualité et de petite taille. Trop souvent en effet, les projets de rénovation urbaine contribuent à chasser ces populations en difficulté vers d'autres quartiers, plus abordables en termes de coût du logement.

## Conclusion

- 50 La littérature scientifique met en évidence deux enjeux importants des projets-phares de rénovation urbaine (*flagship*) tel celui de Tour et Taxis. D'une part, les investissements étrangers ciblés par le projet sont géographiquement volatiles s'ils n'entrent pas en résonance avec des activités et potentiels locaux. D'autre part, les *flagships*, qui se révèlent parfois être des échecs financiers manifestes, tendent à créer ou accroître les tensions sociales dans les quartiers adjacents et, par extension, n'apportent aucune solution aux problèmes socio-économiques des grandes villes. Comment ces deux enjeux se déclinent-ils à Bruxelles dans le cadre de la réaffectation du site de Tour et Taxis sous la forme d'une Cité de la Science et de la Connaissance ?
- 51 D'un point de vue économique d'abord, la Région de Bruxelles-Capitale souffre de certains handicaps dans le secteur des hautes technologies et, en moindre mesure, dans celui de la

pharmacie. Sur le plan interne, la Région présente une prédominance du secteur tertiaire et des multinationales étrangères, dispose d'une faible base entrepreneuriale et éprouve des difficultés à stimuler les partenariats université-entreprises ou la création de spin-offs. Sur le plan externe, elle souffre d'une compétition avec sa périphérie qui montre un dynamisme nettement supérieur, pour les TIC (Leuven et axe nord-est vers Zaventem) comme pour la pharmacie (quadrant sud-est vers Louvain-la-Neuve). Dans ce contexte, le projet Cité de la Science et de la Connaissance (CSC) pourrait jouer un rôle d'incubateur de nouvelles technologies en partenariat université-entreprises et amener de la sorte une diffusion d'activités économiques à haute intensité technologique sur le territoire de la Région, en lien avec le dynamisme périphérique. Plusieurs conditions président cependant au succès de l'opération : une politique volontariste d'incitation aux collaborations université-entreprises, un espace de développement suffisant pour la Grande École d'Ingénieurs, principal outil de développement de nouvelles technologies, et la promotion d'un développement économique sur le site basé sur les PME (quitte à fournir de l'espace pour les grandes entreprises au delà de Tour et Taxis, par exemple sur le site de Schaerbeek-Formation). C'est à ce prix que l'on pourra éviter la délocalisation des investissements étrangers footloose telle qu'observée dans d'autres villes européennes ayant investi massivement dans des projets-phares.

- 52 D'un point de vue social ensuite, les faits observés à l'étranger trouvent une certaine confirmation à Bruxelles. Le quartier entourant le site de Tour et Taxis est occupé par une population socio-économiquement fragile qui subira de fortes pressions sociales et immobilières suite au développement du projet CSC. Tant en matière d'emploi que de logement, une dualisation sociale se marquera entre les populations actuelles et les populations attendues et il serait erroné de croire que le développement économique sur le site profitera également aux populations locales défavorisées, tels des wagons tirés par une locomotive. Dans ce contexte, pour s'assurer que le projet CSC tire le quartier d'une situation problématique et, par là, contribue au développement régional, il conviendra notamment de veiller à ce que la reconversion du site soit couplée avec une politique volontariste de développement socio-économique du quartier. Il serait en effet préjudiciable, tant pour le site que pour la cohésion sociale régionale, de laisser libre cours à des processus de dualisation sociale opposant un nouveau projet immobilier de prestige à des quartiers en situation socio-économique difficile.
- 53 Au cours de notre recherche, nous avons initié une dynamique de réflexion participative avec les acteurs locaux et régionaux bruxellois. Le 13 février 2003, nous avons invité à un « brainstorming » une septantaine de personnes concernées de près ou de loin par la réaffectation du site, issues des milieux politiques, institutionnels, socio-économiques, académiques et associatifs (dont les comités de quartier locaux). Les résultats de ce brainstorming renforcent les précédentes conclusions. Il existe en effet chez les acteurs présents un certain consensus sur l'opportunité du projet CSC, mais moyennant une série de conditions comme l'insertion harmonieuse du projet dans le quartier environnant, la nécessité de prévoir du logement et des emplois et formations pour les habitants locaux, ainsi que la demande appuyée pour une meilleure implication des acteurs locaux dans le processus décisionnel (démarche participative).
- 54 Au vu de l'ensemble des résultats de la recherche, nous avons proposé aux acteurs politiques bruxellois la mise en place d'un « comité permanent de pilotage », sorte de structure participative et scientifique chargée d'accompagner le développement du site et du quartier tout au long de la période de mise en œuvre du projet de reconversion. Il

s'agirait d'une part, d'associer les acteurs au processus de développement en suscitant les collaborations et d'autre part, d'initier des projets de développement collectifs (logement, formation, emploi...).

---

## BIBLIOGRAPHIE

- BENKO G. (1991), *Géographie des technopôles*, Paris, Masson.
- CAPRON H. (2000), « The sources of Belgian prosperity », in CAPRON H. & MEEUSEN W. (Eds.), *The innovation system of Belgium*, Berlin, Springer-Verlag, pp. 21-42.
- CAPRON H. (2002), « La transition vers l'économie de la connaissance : potentialités de croissance et régions apprenantes », *Rapport belge en matière de science, technologie et innovation 2001. Le système belge d'innovation : leçons et défis*, vol. 2, Bruxelles, Services fédéraux des affaires scientifiques, techniques et culturelles, pp. 211-240.
- CAPRON H. & CINCERA M. (1999), *The Flemish Innovation System : an external viewpoint*, vol. 28, Brussels, IWT Studies.
- CAPRON H. & CINCERA M. (2000), « Les politiques régionales en science et technologies », in BEINE M. & DOCQUIER F. (Éd.), *Croissance et convergence économiques des régions*, Bruxelles, De Boeck, pp. 385-428.
- COMMISSION EUROPÉENNE (2001), *Vers un espace européen de la recherche - Indicateurs pour l'évaluation des politiques nationales de recherche - Chiffres-clés 2001*, Luxembourg, Office des publications officielles de l'Union européenne.
- DEMAZIÈRE C. (1999), « Logique de développement local dans un contexte métropolitain : un éclairage européen et une illustration par le cas d'Anvers », in FONTAN J.-M., KLEIN J.-L. & TREMBLAY D.-G. (Éd.), *Entre la métropolisation et le village global. Les scènes territoriales de la reconversion*, Collection Etudes d'économie politique, pp. 139-157.
- EUROSTAT (2000), *L'enseignement à travers l'Europe*, Luxembourg.
- GARCIA-RAMON M.-R. & ALBET A. (2000), « Pre-olympic and post-olympic Barcelona, a 'model' for urban regeneration today ? », *Environment and Planning A*, 32, pp. 1331-1334.
- GOMEZ M. (1998), « Reflective images : The case of urban regeneration in Glasgow and Bilbao », *International journal of urban and regional research*, 22, 1, pp. 106-121.
- GRÉSILLON B. & KOHLER D. (2001), « Berlin, capitale en attente », *Hérodote*, 101, pp. 96-121.
- JOUEN M. (1999), « Plaidoyer pour une stratégie européenne en faveur de l'innovation urbaine », in *Analyses et perspectives : Vers une nouvelle métropolisation des activités économiques*, Actes du colloque « Economie urbaine », Bruxelles, 10-11 décembre 1998, pp. 31-37.
- MARISSAL P. & ROELANDTS M. (1999), « La remétropolisation des activités économiques : conséquences sociales et emplois à Bruxelles », in *Analyses et perspectives : Vers une nouvelle métropolisation des activités économiques*, Actes du colloque « Economie urbaine », Bruxelles, 10-11 décembre 1998, pp. 99-114.

- NICOLINI R. (2002), « R&D et développement régional en Belgique : quelques perspectives », *Rapport belge en matière de science, technologie et innovation 2001. Le système belge d'innovation : leçons et défis*, vol. 2, Bruxelles, Services fédéraux des affaires scientifiques, techniques et culturelles, pp. 145-171.
- OCDE (2000), *Principaux indicateurs en matière de science & technologie*, Paris.
- OGDEN P. (Ed.). (1992), *London Docklands : the challenge of development*, Cambridge University Press, 92 p.
- QUILLEY S. (1999), « Entrepreneurial Manchester : The genesis of elite consensus », *Antipode*, 31, 2, pp. 185-211.
- RAJ G., THANHOFFER L. D. & VISEUR J. (2002), *Biotech in Belgium 2002 : knowledge, innovation and growth*, Brussels, BBA, 64 p.
- RODRIGUEZ A., MARTINEZ E. & GUENAGA G. (1999), « Bilbao : Abandoibarra », *Socio-economic crisis, spatial segmentation and urban restructuring*, <http://www.ifresi.univ-lille1.fr/PagesHTML/URSPIC/Index.htm>.
- RODRIGUEZ A., MARTINEZ E. & GUENAGA G. (2001), « Uneven redevelopment – New urban policies and socio-spatial fragmentation in metropolitan Bilbao », *European urban and regional studies*, 8, 2, pp. 161-178.
- ROGISTER V. (2002), *La vallée technologique de la Senne : Mythe ou Réalité ?*, Université Libre de Bruxelles, Section des Sciences Economiques, Mémoire de licence (non publié), 127 p.
- SEO J. (2002), « Re-urbanisation in regenerated areas of Manchester and Glasgow – New residents and the problems of sustainability », *Cities*, 19, 2, pp. 113-121.
- SIMONS K. & HÄUBERMANN H. (1999), « Berlin-Adlershof – The City of Science and Economy », *Socio-economic crisis, spatial segmentation and urban restructuring*, <http://www.ifresi.univ-lille1.fr/PagesHTML/URSPIC/Index.htm>.
- SSTC (2002), *Rapport belge en matière de science, technologie et innovation 2001*, vol. 1, Bruxelles, Services fédéraux des affaires scientifiques, techniques et culturelles.
- STROM E. (1996), « In search of the growth coalition : American urban theories and the redevelopment of Berlin », *Urban Affairs Review*, 31, 4, pp. 455-481.
- SURLEMONT B., WACQUIER H. & PIRNAY F. (2002), « Les spin-offs universitaires belges en l'an 2000 : une analyse économique », *Rapport belge en matière de science, technologie et innovation 2001. Le système belge d'innovation : leçons et défis*, vol. 2, Bruxelles, Services fédéraux des affaires scientifiques, techniques et culturelles.
- SWYNGEDOUW E. (1999), « De dans der titanen en dwergen : 'glocalisatie', stedelijke ontwikkeling en groeicoalities – het Brusselse enigma », *Revue Belge de Géographie*, 1-2, pp. 43-62
- SWYNGEDOUW E., MOULAERT F. & RODRIGUEZ A. (2002), « Neoliberal urbanization in Europe: large-scale urban development projects and the new urban policy », *Antipode*, 34, 3, pp. 544-577, cf également <http://www.ifresi.univ-lille1.fr/PagesHTML/URSPIC/Index.htm>.
- VAN CRIEKINGEN M. (2001), *La rénovation résidentielle à Montréal et à Bruxelles. Dynamiques, impacts sociaux et rôle des pouvoirs publics*, Thèse de doctorat non publiée, Laboratoire de géographie humaine, Université Libre de Bruxelles.
- VAN CRIEKINGEN M. (2002), « Les impacts sociaux de la rénovation urbaine à Bruxelles : analyse des migrations intra-urbaines », *Belgeo*, 3, 4, pp. 355-376.



- VAN HAMME G. (2002), « Dynamiques économiques, sociales et spatiales de la région urbaine bruxelloise », in *Stratégie pour une remétropolisation globale et aménagement du territoire*, Actes du colloque, Bruxelles, 18 décembre 2002.
- VAN HAMME G., MARISSAL P. & VANDERMOTTEN C. (2000), *Les causes de la faible croissance économique de la Région de Bruxelles-Capitale*, Université Libre de Bruxelles, IGEAT, rapport final de l'étude réalisée pour le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.
- VANDERMOTTEN C. (1999), « Bruxelles dans la compétition métropolitaine internationale », in *Analyses et perspectives : Vers une nouvelle métropolisation des activités économiques*, Actes du colloque, 10-11 décembre 1998, pp. 17-29.
- VANDERMOTTEN C. (2000), « Le positionnement des trois Régions dans le contexte européen », *Journée de réflexion sur le thème « Bruxelles au centre d'une communauté d'intérêts socio-économiques »*, 22 juin 2000.
- VANDERMOTTEN C. & MARISSAL P. (1998), *La production des espaces économiques*, vol. 1, Bruxelles, Editions de l'Université de Bruxelles, 323 p.
- VANDERMOTTEN C., VERMOESEN F., et al. (1999), « Villes d'Europe : atlas comparatif », *Bulletin du Crédit Communal*, 53, 1-2, p. 410.
- VARGA A. (1998), *University research and regional innovation*, Boston, Kluwer.
- VEKEMANS Y. (2002), « Effets d'entraînement de l'université sur le tissu économique local », in *Stratégie pour une remétropolisation globale et aménagement du territoire*, Actes du colloque, Bruxelles, 18 décembre 2002.
- VEUGELERS R. & CASSIMAN B. (1999), *R&D Cooperation and spillovers : some empirical evidence*, CEPR Discussion Paper, 2330.
- VICARIO L. & MARTINEZ MONJE M. (2002), « Another 'Guggenheim effect' ? The generation of a potentially gentrifiable neighbourhood in Bilbao », *Upward Neighbourhood Trajectories : Gentrification in a New Century*, University of Glasgow (Department of Urban Studies), 26-27 septembre 2002.

## NOTES

1. Les exemples pris en considération pour arriver à ces conclusions sont : Londres (Docklands), Berlin (Adlershof), Copenhague (Ørestad), Glasgow et Manchester (centre-ville), Bilbao ('La vieja' et Abandoibarra, comprenant le célèbre musée Guggenheim), Lille (Euralille), Barcelone (village olympique, étude plus sommaire).
2. Il eût été très intéressant de tenter une évaluation financière de ces projets, tant pour les investissements que pour les retombées économiques et sociales. Les montages financiers sont cependant souvent très complexes et les retombées difficilement évaluables. Il s'agit donc d'un travail d'une ampleur considérable qui dépassait largement le cadre de la présente étude.
3. La notion de « hautes technologies » se réfère à la systématisation et la mise en étroite relation des connaissances scientifiques et des techniques les plus récentes permettant à l'industrie de réaliser concrètement une production (Benko, 1991).
4. Capron, 2000 ; Capron, 2002 ; Capron & Cincera, 1999 ; Capron & Cincera, 2000 ; Commission Européenne, 2001 ; EUROSTAT, 2000 ; Nicolini, 2002 ; OCDE, 2000 ; Raj et al., 2002 ; SSTC, 2002 ; Varga, 1998 ; Veugelers & Cassiman, 1999.
5. Le parc scientifique est cogéré par la SDRB (Société de Développement Régionale Bruxelloise) et l'ULB.
6. Pfizer a déménagé à Ixelles depuis lors, et reste donc toujours en RBC.

7. Spin-off : filiale consacrée à la production et la commercialisation rapide d'une activité nouvelle, hors des contraintes de la maison-mère ou de l'université dans le cas d'une spin-off universitaire.

8. Les analyses se basent essentiellement sur les données de l'Institut National de Statistiques (recensement de 1991) et les données annuelles du Registre National. Il est à noter que ces données correspondent aux populations officiellement enregistrées et omettent de ce fait les demandeurs d'asile (proximité du centre d'accueil « Petit Château ») et les « illégaux ».

9. La catégorie statistique « petit confort » désigne les logements qui ne disposent, comme dispositifs de confort ménager, que de l'eau courante, d'une toilette avec chasse d'eau et d'une salle de bains ou douche. Les logements sans petit confort ne disposent donc pas d'au moins un de ces dispositifs.

10. BOM : Buurtontwikkelingsmaatschappij Noord-Oost Antwerpen.

---

## RÉSUMÉS

Le site de Tour et Taxis, friche industrielle d'une trentaine d'ha située en plein centre de l'agglomération bruxelloise, fait l'objet d'un important projet de réaffectation qui s'inscrit dans un schéma devenu classique de politique de remodelage urbain. Les projets-phares ou « flagship projects », opérations de rénovation et de construction urbaines de grande ampleur, de haut standing et d'une visibilité qui se veut internationale, ont l'ambition de dynamiser l'image des villes occidentales afin d'attirer de nouveaux investissements internationaux dans les secteurs économiques de pointe. Le projet de « Cité de la Science et de la Connaissance » sur le site de Tour et Taxis entre dans cette logique. Bénéficiant de la présence de bâtiments architecturalement remarquables, il est axé sur les hautes technologies, tant du point de vue de la formation (grande école d'ingénieur) que des activités économiques (attraction d'entreprises secondaires et tertiaires innovantes, incubateurs d'entreprises) et culturelles (musée interactif techno-scientifique, centre de congrès). Après avoir synthétisé, sur la base d'expériences étrangères, les enjeux suscités par les flagships, l'article examine les conditions selon lesquelles le projet pourrait être porteur de développement économique, tant pour la Région de Bruxelles-Capitale que pour le quartier. L'article analyse ensuite les risques sociaux que le projet fait peser sur le quartier contigu au site, actuellement en situation socio-économique fragile. En définitive, les auteurs plaident pour la mise en œuvre conjointement au projet immobilier, d'une série de mesures d'accompagnement visant d'une part, à pérenniser les activités économiques ciblées par un ancrage dans le tissu économique local et d'autre part, à maîtriser la polarisation sociale locale de manière à éviter les phénomènes d'exclusion et de gentrification.

The « Tour et Taxis » site, an industrial wasteland of about 30 ha in the centre of the Brussels urban area, is the place of a huge reallocation project within the framework of a now classic pattern of urban remodeling policy. The flagship projects, aimed at vast luxury urban renovation and building operations with international visibility, claim to revitalize the image of Western cities in order to attract new international investments in the leading economic sectors. The « City of science and knowledge » on the « Tour et Taxis » site, fits into the same scheme. Thanks to the presence of architecturally remarkable buildings, it is based upon high technologies, whether regarding educational (Grande École of engineering), economic (it attracts innovative enterprises from the secondary and tertiary sectors, business incubators) or cultural activities

(interactive techno-scientific museum, congress centre).

After having summarized, on the basis of foreign experiments, the stakes linked to the flagships, the article examines the conditions under which the project could bring about economic development, so much for the Brussels-Capital Region as for the district itself. The article also analyses the social risks threatening the adjoining neighbourhood, presently in precarious socioeconomic situation. Finally, the authors plead for the creation, in parallel with the building project, of a range of supporting measures aiming, on the one hand, at perpetuating the targeted economic activities through anchoring them in the local economy and, on the other hand, getting the local social polarization under control so as to avoid exclusion and gentrification phenomena.

## INDEX

**Mots-clés** : Bruxelles, Tour et Taxis, réaffectation, friche urbaine, flagship, impacts sociaux, opportunités économiques

**Keywords** : Brussels, Tour et Taxis, reallocation, urban wasteland, flagships, social impacts, economic opportunities

## AUTEURS

### PIERRE CORNUT

Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire (IGEAT), Université Libre de Bruxelles, pcornut@ulb.ac.be

### ETIENNE CASTIAU

Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire (IGEAT), Université Libre de Bruxelles, ecastiau@ulb.ac.be

### MARCEL ROELANDTS

Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire (IGEAT), Université Libre de Bruxelles, mroeland@ulb.ac.be

### MATHIEU VAN CRIKINGEN

Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire (IGEAT), Université Libre de Bruxelles, mvancier@ulb.ac.be