

"Les Flamands et les Wallons n'ont jamais vraiment aimé Bruxelles"

La Libre – Bosco d'Otreppe – 09/08/25

Extraits. Article complet réservé aux abonnés.

<https://www.lalibre.be/belgique/societe/2025/08/09/les-flamands-et-les-wallons-nont-jamais-vraiment-aime-bruxelles-BCJ5JOIB4JCLFDMPDB6D47NINY/>

Méfiance envers tout pouvoir centralisé, lutte entre conceptions de l'urbanisme, rêves d'une maison "quatre façades" en périphérie... Pour le géographe Christian Vandermotten, l'histoire de la capitale et de ses mentalités éclaire de bien des façons son actualité chahutée.

Lasagne institutionnelle, gestion politique compliquée, débats houleux autour des plans urbanistiques, de la mobilité, de la fusion des zones de police, de la coexistence de 19 communes... La gouvernance de Bruxelles ne cesse de chahuter l'actualité. Urbaniste et géographe, professeur émérite à l'ULB et auteur d'un ouvrage de référence – *Bruxelles, une lecture de la ville*, dont une nouvelle édition est prévue en 2026 (1) – Christian Vandermotten revient sur l'histoire de la capitale qui éclaire son présent.

Les Bourguignons, déjà au XVe, avaient du mal à gouverner les Bruxellois...

C'est vrai, dans le sens où les Bruxellois (comme les habitants de toutes les villes brabançonnaises et flamandes) étaient déjà soucieux de leur autonomie, du maintien du pouvoir local face au pouvoir du prince. D'autant plus si celui-ci était Espagnol ou Autrichien. C'est cette volonté d'indépendance qui engendra la puissance et la beauté des villes flamandes, par exemple.

Cette opposition au pouvoir central, on la retrouve aussi au XIXe siècle, notamment dans le chef du bourgmestre de Bruxelles, Charles Buls (1837-1914). Il s'oppose à la vision urbanistique d'un Léopold II. Buls est le représentant de la petite et moyenne bourgeoisie qui prospère et vient d'accéder au pouvoir politique grâce à l'extension du suffrage électoral. Alors que Léopold II veut moderniser la ville, alors qu'un Jules Anspach (1829-1879) veut restructurer Bruxelles sur le modèle des grands boulevards parisiens, Buls défend le vieux Bruxelles, au nom de la classe moyenne qui y a grandi et dont les quartiers et les activités sont menacés par les travaux de modernisation. En réalité, deux visions de la ville s'affrontent. Une vision moderniste et cosmopolite voulue par Jules Anspach et Léopold II, et une vision culturaliste défendue par Charles Buls.

C'est d'ailleurs à Charles Buls que l'on doit le square du Petit Sablon...

À mes yeux, on pourrait consacrer un article entier au Petit Sablon. Il rassemble tout ce qui structure la résistance et l'idéologie de la petite bourgeoisie bruxelloise de la fin du XIXe. Observez les grilles du parc : elles sont toutes différentes pour promouvoir l'artisanat face à la grande industrie. Les statues qui les rehaussent représentent des corporations bourgeoises. Au milieu du square, les comtes d'Egmont et de Hornes ont été rapatriés de la Grand-Place et placés ici à dessein, car ils défiaient en leur temps le renforcement du pouvoir de Charles Quint – comme Charles Buls et les siens qui se méfiaient du roi. Enfin, de grands humanistes représentés par dix statues du parc s'opposaient au pouvoir clérical, ce qui inspire cette même bourgeoisie. À lui seul, le [Petit Sablon](#) illustre la montée en puissance politique de cette classe moyenne urbaine. Paradoxalement, Charles Buls a restauré et embelli l'église gothique du Sablon, mais là aussi c'est pour mieux souligner la force artistique des bâtisseurs du Moyen-Âge qui étaient des urbains, tout comme lui.

Au milieu du XXe pourtant, c'est le courant moderniste qui l'emporte avec la création d'autoroutes urbaines, la jonction nord-midi qui détruit plusieurs quartiers du centre... Il est loin, le culturalisme de Charles Buls...

Au milieu du XXe la résistance politique de la commune de Bruxelles est moins forte et ne peut s'opposer aux plans de réaménagements, voire les encourage franchement. En effet, on compte moins de conseillers communaux issus du Pentagone : beaucoup viennent de l'avenue Louise ou de Laeken, alors que – déjà – les élites quittent le centre pour habiter en périphérie. Politiquement, cela déforce Bruxelles. Il faudra attendre la fin des années soixante pour assister à une reprise de la contestation politique – populaire cette fois – devant les grandes opérations urbanistiques. La "bataille des Marolles" éclate ainsi en 1969 pour sauver ce quartier menacé de destruction.

L'existence des 19 communes, la lasagne institutionnelle bruxelloise, les débats houleux autour de la fusion des zones de police... sont-ils l'expression de cette "mentalité" bruxelloise soucieuse de privilégier les pouvoirs locaux ?

Sans doute. La fusion des zones de police soulève en tout cas la crainte d'une perte d'autonomie des communes.

Vous évoquiez les élites quittant le centre pour habiter dans les périphéries. Est-ce une des principales caractéristiques sociologiques qui permettent de comprendre Bruxelles ?

Oui. C'est un mouvement qui naît dès la seconde moitié du XIXe et qui est évidemment lié à la taille de la ville : il est possible d'habiter dans ses faubourgs et de travailler au centre. C'est aussi cela qui a signé l'échec des grands projets de Jules Anspach voulant

restructurer le centre sur le modèle des grands immeubles parisiens : ses immeubles furent immédiatement boudés par la grande bourgeoisie de l'époque qui rêvait déjà de sa maison individuelle en périphérie. "Vous n'imaginez pas que nous allons nous soumettre à la tyrannie du cordon de la concierge ?", écrivit en substance l'écrivain belge Camille Lemonnier (1844-1913).

Résultat des courses, on se retrouve avec des quartiers pauvres dans le centre, et des riches en périphérie, à l'image de villes américaines. Cette dichotomie, accentuée ces dernières décennies, se ressent jusque dans les urnes, et participe aux clivages et aux blocages politiques bruxellois.

D'autant que les périphéries s'éloignent et que les Bruxellois migrent aujourd'hui en Région flamande et en Région wallonne...

On touche là à la deuxième grande difficulté. La région de **Bruxelles** ne peut s'étendre : elle est contrainte par les frontières linguistiques. Or, une grande part de ceux qui travaillent et "utilisent" la capitale et ses services durant la journée, payent leurs impôts dans une autre région. Ce n'est pas anecdotique. Bruxelles concentre 20 % du PIB belge (si l'on compte les activités internationales), mais seule une base de 8 % y est imposée. Les conséquences sont très concrètes : voyez l'impossibilité de financer la construction du métro 3, par exemple.

Seule une nouvelle réforme de l'État, articulée autour de Bruxelles, pourrait permettre de résoudre ces questions de financements et de gestion ?

Oui, mais qui la votera ? Bruxelles ne rassemble que 10 % de la population... Bruxelles souffre d'un manque de solidarité de la part des autres régions. Elle n'a jamais été pensée comme la capitale du pays autour de laquelle une solidarité devait s'organiser. L'idéal serait que chacun paye des impôts là où il travaille, mais je ne vois pas les Wallons et les Flamands soutenir une telle réforme qui les appauvrirait. On pourrait cependant s'inspirer des villes allemandes de Hambourg, Berlin et Brême qui bénéficient d'une dotation supplémentaire pour compenser le fait qu'une partie de leur population y travaille et habite à l'extérieur. Le problème, une fois de plus, est que Bruxelles est mal aimée. Les Flamands la considèrent comme leur capitale, mais qui ne parle pas leur langue. Et aux yeux des Wallons, Bruxelles fut la ville des capitalistes, de la Société Générale qui a orchestré le déclin de la Wallonie et de son industrie.

Et Bruxelles est objectivement très fragile. Que serait-elle encore sans les institutions internationales qui y logent ? Une ville de province ?

J'ai refait le calcul : Bruxelles ne compte qu'une petite poignée de sièges sociaux de grandes entreprises internationales. La comparaison avec Stockholm qui en dénombre plus de vingt est cruelle, par exemple. Cette situation découle malheureusement de la crise charbonnière et métallurgique. À sa suite, le capitalisme belge s'est désintéressé

de l'industrie et s'est fondu dans des réseaux financiers internationaux situés à Amsterdam ou Paris. Le grand capitalisme industriel belge s'est donc liquéfié. Aujourd'hui, Bruxelles est une ville internationale très importante, mais uniquement une ville de relais financiers, de services, de lobbying. Un peu comme Washington, bien que la capitale américaine compte davantage de sièges de grandes firmes situés cependant dans sa périphérie, en dehors du district fédéral.

Vous évoquiez [le métro 3](#), pourquoi Bruxelles est-elle une des villes les plus congestionnées d'Europe ?

Après la Seconde Guerre, Bruxelles a été pensée à partir de la voiture. Au profit des Bruxellois exilés vers la périphérie, tous les aménagements urbains devaient faciliter l'entrée en voiture dans la ville. Même les premières lignes de prémétro avaient pour objectif d'enterrer le tram pour accélérer la circulation des voitures en surface. On peine d'autant plus à sortir de ce modèle que la ville a été détruite et réaménagée au XXe siècle sur un modèle de séparation des fonctions, avec des quartiers réservés aux bureaux, des quartiers de loisirs et des quartiers résidentiels reliés entre eux par des axes routiers. Bruxelles fut pensée davantage pour les navetteurs que pour ses habitants.

(1) *Bruxelles, une lecture de la ville*, Christian Vandermotten, Éditions de l'Université de Bruxelles, 2014