Brussels Studies

La revue scientifique pour les recherches sur Bruxelles
/ Het wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over
Brussel / The Journal of Research on Brussels
Collection générale | 2020

Maintenir l'espace de production de petite taille en ville : le cas des entreprises de construction bruxelloises (1965-2016)

Kleinschalige productieruimte behouden in de stad: de casus van Brusselse bouwbedrijven (1965-2016)

Maintaining small-scale production space in the city: the case of Brussels construction companies (1965-2016)

Sarah De Boeck, Matthijs Degraeve et Frederik Vandyck

Traducteur : Micheline Goche

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/brussels/5031>

DOI : 10.4000/brussels.5031

ISSN : 2031-0293

Éditeur

Université Saint-Louis Bruxelles

Référence électronique

Sarah De Boeck, Matthijs Degraeve et Frederik Vandyck, « Maintenir l'espace de production de petite taille en ville : le cas des entreprises de construction bruxelloises (1965-2016) », *Brussels Studies* [En ligne], Collection générale, n° 147, mis en ligne le 27 septembre 2020, consulté le 09 décembre 2020.
URL : <http://journals.openedition.org/brussels/5031> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/brussels.5031>

Ce document a été généré automatiquement le 9 décembre 2020.

Licence CC BY

Maintenir l'espace de production de petite taille en ville : le cas des entreprises de construction bruxelloises (1965-2016)

Kleinschalige productieruimte behouden in de stad: de casus van Brusselse bouwbedrijven (1965-2016)

Maintaining small-scale production space in the city: the case of Brussels construction companies (1965-2016)

Sarah De Boeck, Matthijs Degraeve et Frederik Vandyck

Traduction : Micheline Goche

Introduction

- 1 L'ancrage urbain des secteurs de la production figure explicitement, depuis 2014, à l'agenda politique et académique de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC). Le Plan Canal de Chemetoff a réintroduit l'idée d'une production urbaine vivable le long des berges du Canal de Bruxelles. Durant la même période, la Vrije Universiteit Brussel et l'Université libre de Bruxelles ont étudié ensemble, dans leurs ateliers de design urbain, les façons de combiner production et habitat [Moritz *et al.*, 2013], les plans d'affectation de la RBC ont été modifiés pour introduire l'usage mixte, et un nouveau Maître Architecte très intéressé par la production urbaine est entré en fonction [Borret, 2018]. Les initiatives et les recherches centrées sur la ville productive ont augmenté de manière exponentielle et le secteur de la construction a également fait l'objet d'une attention particulière. Les flux de déchets de construction et le recyclage orienté vers l'économie circulaire ont été bien étudiés en RBC, en comparaison avec de nombreux autres villes et pays européens. Cependant, même si, ces dernières années, les responsables politiques bruxellois sont de plus en plus convaincus de la nécessité de

produire en ville, le présent article attire l'attention sur la perte imminente et continue d'une grande partie de l'espace de production de petite taille.

- 2 La disparition de cet espace de production de petite taille fait partie d'un processus continu de désindustrialisation dû à l'intensification de dynamiques immobilières [Ferm et Jones, 2016, 2017]. La triple combinaison du besoin d'habitat dû à la croissance de la population [Ibsa, 2020 ; Dessouroux *et al.*, 2016], de la nécessité croissante de revenus communaux provenant d'impôts sur la propriété et le travail [Kesteloot, 2013] et d'un marché immobilier fortement normalisé et compétitif [Van Crielingen, 2010], fait que les fonctions de production sont systématiquement négligées par rapport aux fonctions de résidence. C'est ainsi que le patrimoine industriel se transforme, soit par reconversion, soit par réaménagement des terrains de grande étendue. Plus récemment, des considérations environnementales exposent ce patrimoine productif à la concurrence du verdissement des intérieurs d'îlot qui sont plantés pour lutter contre le réchauffement de la ville.
- 3 Il y a, aujourd'hui, peu de données sur l'espace de production de certains secteurs économiques actifs sur le territoire de la RBC. Ni les pouvoirs publics, ni les syndicats, ni les organisations de formation et les organisations sectorielles ne s'intéressent – indépendamment des problèmes de mobilité – aux besoins d'espace des entreprises de construction, par exemple. Le présent article a justement pour but de combler ce manque de données à partir de l'étude du secteur de la construction.
- 4 Bien que l'espace de production de petite taille héberge souvent des activités économiques qui sont nécessaires au fonctionnement quotidien de la ville – comme le secteur de la construction – il est généralement apprécié uniquement pour sa valeur marchande du moment, appelée aussi « *point-value* » [Bentham *et al.*, 2013]. Les fonctions dont cette valeur est basse peuvent cependant être appréciées autrement si nous considérons la ville dans la perspective de la *foundational economy*, dans laquelle certains biens et services sont nécessaires au fonctionnement quotidien [Bentham *et al.*, 2013]. Bowman [2014] parle, dans ce cas, de chaîne de valeur qui sert de mesure de la valeur du processus de production dans son entièreté et avec ses interdépendances. De cette manière, la valeur de l'espace de production ne peut plus être envisagée comme celle d'un bien isolé, mais plutôt comme celle d'un élément essentiel au fonctionnement de la ville.

1. Méthodologie

- 5 Des recherches ont déjà été menées, dans la RBC, sur des activités de production exercées sur de grandes parcelles de terrain [Perspective.brussels, 2018 ; Port.brussels, 2015]. Les activités de production qui se déroulent sur des surfaces plus petites (moins de 1 000 m²) ont été moins étudiées. Le présent article se propose de combler cette lacune en se focalisant sur des petites et moyennes entreprises (PME) de construction qui, en RBC, représentent 93 % de toutes les entreprises de construction et qui sont établies sur des parcelles plus petites.
- 6 De plus, il manque une vue de l'évolution, sur le long court, des activités de production de la RBC. Nous introduisons une perspective historique en comparant le secteur de la construction actuel avec la situation des années 1960, juste avant la grande désindustrialisation de la fin du vingtième siècle. Les entreprises de construction ont

historiquement une géographie dispersée et se distinguent des entreprises d'autres secteurs par leur petite taille [Hillebrandt, 1985 ; Lacoste, 1959]. Selon le Service public fédéral de l'Économie (SPF Économie), le secteur de la construction de la région bruxelloise comptait, en 2016, 13 318 entreprises, dont 5 695 indépendants. Lorsque nous comparons ces chiffres avec nos propres calculs, nous constatons de grandes différences. À partir d'un comptage de numéros d'entreprises uniques de la banque de données BCE (Banque Carrefour des Entreprises), nous recensons 3 830 entreprises. À partir des codes des professions de l'INASTI, relatifs au secteur de la construction, nous dénombrons 21 950 indépendants. Nous supposons que ces différences dans le nombre des entreprises de construction sont dues, en partie, à (1) le choix de sélectionner les entreprises de construction selon les entreprises uniques (numéros d'entreprise) et pas selon les adresses, et (2) l'absence de tableaux de comparaison officiels entre les différents systèmes d'enregistrement à partir, d'une part, des codes NACE (ONSS, BCE, organisme de TVA) et, d'autre part, des codes des professions (INASTI) pour lesquels nous avons utilisé une marge de sélection plus large.

- 7 Parmi les entreprises, plus de 70 % sont des micro-entreprises, qui comptent moins de 5 travailleurs, et plus de 20 % occupent entre 5 et 20 travailleurs. Cette organisation à petite échelle rend souvent les entreprises de construction plus difficilement visibles et accessibles pour les autorités. Cependant, cette étude montre que cette petite dimension peut être un atout parce que les entreprises ont été intégrées depuis toujours dans le tissu urbain de la RCB (voir figure 1, carte 1 et carte 2). Les entreprises de construction peuvent même être qualifiées d'exemplaires pour l'intégration de leurs activités productives dans la ville résidentielle. Là où, d'une part, cette proximité constitue un atout pour assurer à la ville ses besoins essentiels à partir de l'intérieur, d'autre part, les dynamiques résidentielles consécutives à cette proximité précarisent la survie des immeubles industriels de petite taille. Dans le présent article, nous voulons attirer l'attention sur le fait que la localisation centrale des entreprises de construction est une plus-value importante. Nous plaçons pour qu'un espace de production abordable et central soit garanti, dans la ville, aux entreprises de petite taille, comme les entreprises de construction.

Figure 1. Insertion d'entreprises de construction bruxelloises dans le tissu urbain dense. Entreprise de construction actuelle dans un atelier historique de la rue du Montenegro à Forest

Photo et traitement par les auteurs, 2018.

- 8 L'organisation spatiale des entreprises de construction a été étudiée à partir de données qualitatives – obtenues lors d'interviews avec des entrepreneurs de la construction – et de données quantitatives qui décrivent la dispersion des entreprises de construction, à l'échelle de la RBC, en 1965 et en 2016.
- 9 Pour 2016, la BCE, interrogée via les codes NACE 41.20 et 43 du secteur de la construction [SPF Economie, 2016] a été utilisée. Le code NACE 41 fait référence à la construction et au développement de projets de bâtiments. Cette étude est centrée sur les PME qui exercent des activités de construction et non sur de grandes firmes, ou de grands développeurs ou architectes. C'est pourquoi seul le sous-secteur 41.20 – ou l'activité de construction réelle au sein du secteur 41 – a été retenu avec les entrepreneurs généraux qui construisent et rénovent des habitations et des bureaux. Le Code 42, ou les travaux d'infrastructure hydrauliques et routiers, n'est pas retenu parce que ce secteur ne contient que de grandes entreprises de plus de 100 travailleurs et aucune PME, dans la RBC. Le Code 43, qui comprend les activités de construction spécialisées telles que l'électricité, la plomberie, la menuiserie, etc. est repris totalement dans l'ensemble des données. Ces petites entreprises de construction bruxelloises semblent surtout travailler dans le secteur privé de la rénovation à petite échelle ou via la sous-traitance. Bien qu'il n'y ait pas de données disponibles sur la rénovation dans la RBC, nous savons que les entreprises bruxelloises sont pénalisées pour leur petite taille lors de l'accès à des projets de rénovation publics. Kampelmann *et al.* [2015] montrent, à partir de la participation d'entreprises de construction aux Contrats de quartier bruxellois, que ce sont de grandes entreprises de Wallonie et de Flandre qui obtiennent les missions publiques.
- 10 Pour 1965, ces données ont été extraites des Almanachs du Commerce et de l'Industrie. Cette perspective historique comparative montre que le secteur de la construction s'est réorganisé au cours des cinquante dernières années. Tout comme au milieu des années

1960, Bruxelles se caractérise aujourd'hui par une croissance de la population et une conjoncture favorable, ce qui se traduit par une haute activité de construction. En 1968, la RBC a connu un pic démographique de 1 079 181 habitants [Observatoire de la Santé et du Social de Bruxelles, 2006]. Après une forte diminution à 948 122 en 1996, le nombre des habitants de la RBC a augmenté à nouveau, en 2016, jusqu'à 1 187 890, soit 10 % de plus qu'en 1968. Pendant cette période, le nombre d'entreprises du secteur de la construction a diminué de 15 %, de 4 433 à 3 830. En guise de comparaison, le parc de bureaux a plus que décuplé pendant la même période [Dessouroux, 2010]. Cette diminution est, en partie, due aux développements technologiques du secteur de la construction, à l'évolution de la demande et au fait que Bruxelles est également desservie par des entreprises extérieures à la RBC (souvent moins chères). Mais la plus faible disponibilité d'espaces industriels centraux et abordables joue ici aussi un rôle important, car elle rend le processus de production plus difficile et plus onéreux. La garantie de cet espace de production peut être soutenue par les mesures politiques nécessaires.

2. Géographie des entreprises de construction bruxelloises

- 11 Bien qu'au cours des décennies passées, on ait systématiquement cartographié l'espace de productivité de la RBC, la plupart des entreprises de construction sortent du champ de vision parce qu'on a commencé les mesures à partir de 1 000 m² [voir p.ex. De Voghel *et al.*, 2018]. La plupart des entreprises de construction sont situées sur des parcelles dont la surface est comprise entre 130 et 520 m², comme nous le voyons à la figure 2, et leur surface moyenne est de 223 m². La limite supérieure statistique de la surface des parcelles de toutes les entreprises de construction est 1 050 m², ce qui signifie que presque toutes les entreprises occupent une surface plus petite que celle qui est mesurée.

Figure 2. Surface de parcelle des entreprises de construction en 1965 et en 2016 en m²

Sources : Almanachs du Commerce et de l'Industrie, 1965; SPF Economie (données BCE), 2016. Surface calculée par les auteurs avec le logiciel ArcGIS sur la carte des parcelles actuelles.

- 12 En 2016, Bruxelles compte 3 830 entreprises de construction, largement dispersées sur tout le territoire de la région, selon un modèle spatial décentralisé. Les cartes 1 et 2 montrent que les entreprises se trouvent souvent, tant en 1965 qu'en 2016, dans des

zones d'habitation. La densité d'implantation des entreprises, que l'on peut observer sur les cartes 3 et 4, montre également que celles-ci ont, de tout temps, été fortement imbriquées dans le tissu urbain. De manière générale, nous remarquons un glissement vers le côté ouest du canal. Les concentrations très marquées à Ixelles et à Schaerbeek diminuent nettement, tandis que de nouvelles entreprises apparaissent dans certains quartiers d'Anderlecht et à la frontière entre Jette et Koekelberg. Il est frappant de constater que d'autres segments de la ville dans lesquels des entreprises de construction prospèrent aujourd'hui, comme la rue Piers à Molenbeek, le quartier de l'Université à Ixelles ou le quartier Montenegro à Forest, connaissent un long parcours de dépendance. En revanche, les entreprises qui étaient établies dans le Pentagone ont presque totalement disparu.

Carte 1 : Sites des entreprises de construction dans la RBC en 1965

Sources : Almanachs du Commerce et de l'Industrie, 1965, réalisé par les auteurs avec le logiciel ArcGIS.

Carte 2 : Sites des entreprises de construction dans la RBC en 2016

Sources : SPF Economie (données BCE avec les codes NACE 41, 42 et 43). Réalisé par les auteurs avec le logiciel ArcGIS.²

- 13 Les raisons pour lesquelles on s'établit dans un lieu déterminé sont liées à une bonne connaissance du quartier, parce qu'on y habite ou y travaille [Hayter, 1998], et aussi au prix du terrain, à l'accessibilité de l'endroit et, dans certains cas, à la proximité de clients potentiels. Un entrepreneur de Jette raconte : « Au début, nous étions un peu plus loin dans la rue. Dans les années 1960, nous sommes venus ici parce que c'était trop petit là-bas. Pourquoi ce quartier ? Je pense que mon père et mon grand-père ont habité tout près d'ici, à Koekelberg. A l'époque, c'était encore assez campagnard et, malgré tout, proche de Bruxelles. Le terrain n'était probablement pas cher. »³ Un entrepreneur de Molenbeek dit : « Avec mes parents, j'ai habité dans le quartier. Dans ce temps-là, mon père louait un terrain sur le coin du CPAS pour mettre tout son matériel. De ce fait-là, je suis resté dans le quartier. » Un menuisier de Jette connaissait le quartier par son métier : « Je connaissais plus ou moins le quartier. Et un jour, quand je suis rentré de l'armée, et en rentrant le soir, j'ai vu que cette zone était libre et je me suis vraiment lancé. A l'époque, Jette n'était quand même pas le centre et les bas prix de loyer étaient une conséquence. J'avais des petits moyens quand je me suis lancé, donc je ne savais pas me permettre de prendre un tout grand atelier. »

Carte 3. Densité des sites d'entreprises de construction dans la RBC en 1965⁴

Sources : Almanachs du Commerce et de l'Industrie, 1965. Réalisé par les auteurs avec l'aide du logiciel ArcGIS.

Carte 4. Densité des sites d'entreprises de construction dans la RBC en 2016

Sources : SPF Economie (Données BCE) 2016. Réalisé par les auteurs avec le logiciel ArcGIS.

- 14 Autrefois, il n'était pas difficile, pour les entreprises familiales, de trouver de l'espace industriel parce que, selon les entrepreneurs, il y avait relativement beaucoup de terrains disponibles à des prix abordables. Aujourd'hui, tout le monde s'accorde à dire qu'il est particulièrement difficile de trouver de l'espace de production disponible. Certaines entreprises de construction sont à la recherche d'autres sites à Bruxelles, mais n'arrivent pas à en trouver. Certains petits entrepreneurs s'en tirent même sans atelier : « Je connais plusieurs entrepreneurs qui n'ont pas un atelier. Ils ont leur camionnette. Ils viennent chez le client et ils travaillent sur la rue avec deux tréteaux. » D'autres tentent de demander l'aide d'instances régionales, sans résultat : « Je suis inscrit sur la liste de SDRB⁵ [Citydev]. Tous les vendredis, ils m'envoient une liste avec tous les magasins disponibles. Mais il n'y a pas d'ateliers disponibles. [...] On m'a déjà proposé des entrepôts à Tour & Taxis, mais ce ne sont pas des entrepôts dont j'ai besoin, c'est un atelier. S'il s'agissait seulement de la plomberie et de l'électricité, on pourrait dire qu'un dépôt suffirait pour les tuyaux et tout le matériel électrique. Mais, comme menuisier, je dois pouvoir scier des panneaux, monter des portes... [...] Et, à Bruxelles, vous n'avez plus rien du tout. » La comparaison de la surface de parcelles d'entreprises de construction en 1965 et en 2016 avec le fichier des bâtiments de Citydev [2018] montre qu'aujourd'hui, 10 % du patrimoine est (partiellement) occupé par des entreprises de construction. La surface moyenne des parcelles de Citydev (5 355 m²) est d'ailleurs vingt fois plus grande que celle d'une entreprise moyenne (223 m²). Il est donc frappant que les 43 entreprises qui y sont pourtant hébergées choisissent surtout les bâtiments plus petits de la gamme qui sont, de plus, situés dans le tissu urbain dense.
- 15 Alors que les espaces de stockage sont encore raisonnablement faciles à trouver, selon les personnes interrogées, c'est souvent la combinaison de différents espaces fonctionnels qui est plus difficile : « Le problème est qu'on a besoin d'un parking, d'un espace de stockage, d'un espace de bureau. De nombreuses fonctions s'additionnent. Dès qu'on souhaite un peu de surface, on arrive vite à une limite. Par exemple, on trouve facilement un espace de stockage. A Cureghem, il y en a relativement beaucoup. Mais, souvent, aucune fonction de bureau n'y est associée. Donc, la combinaison est très difficile. »
- 16 Bien que certains entrepreneurs de construction indiquent que les terrains industriels – les zonings – de Flandre et de Wallonie seraient des sites idéaux pour leur entreprise, cela semble porter moins sur la localisation de ces terrains que sur la morphologie de ceux-ci. La préférence de tous les entrepreneurs interrogés est de pouvoir rester à Bruxelles. Un menuisier de Jette, par exemple, perd beaucoup de temps de travail parce que son atelier n'est pas adapté et qu'il est impossible de se parquer sur la parcelle : « Comparé avec un atelier où on peut avoir tout de plain-pied, on perd beaucoup de temps. Aller devant, derrière, tout préparer, tout monter, tout descendre, tout charger, décharger... c'est un temps fou qu'on perd. » Il reconnaît qu'il doit absolument facturer ces heures de personnel à ses clients et qu'il est donc plus cher.

3. Relations spatiales des entreprises de construction

3.1. Relations avec les clients et les chantiers

- 17 Une caractéristique du secteur de la construction est que les lieux de production – les chantiers de construction – changent continuellement de place. Il en résulte que ce ne sont pas seulement la présence d'espaces industriels urbains dédiés et des avantages et inconvénients typiques de ceux-ci qui ont de l'importance pour les entreprises, mais aussi l'organisation spatiale de ces entreprises dans l'espace de la ville.
- 18 Depuis les années 1960, la nature du travail des entreprises de construction a fortement changé. Le marché de la construction neuve (de taille réduite) a été saturé, en grande partie, par la stagnation démographique, les terrains de construction neuve disponibles se sont raréfiés et la construction neuve s'est concentrée dans les mains de quelques grandes entreprises. L'intérêt pour les travaux de rénovation et d'entretien a progressé continuellement, et donc les entreprises de construction doivent pouvoir atteindre tout le temps tous les lieux de la ville. Divers entrepreneurs disent que la problématique des embouteillages et du parking dans la ville constitue un grand défi. Les coûts du transport ont fortement augmenté entre les années 1960 et aujourd'hui, non pas à cause du parcours de grandes distances, mais à cause du temps de parcours de courtes distances et des coûts de personnel que cela entraîne. La densité du trafic allonge le temps nécessaire pour atteindre le chantier, et trouver des places de parking et organiser le stationnement n'est pas une sinécure. À côté d'une énorme pression exercée sur les places de parking, notamment à cause de la densification résidentielle, les entreprises de construction sont confrontées à une réglementation décentralisée des parkings et à l'absence de systèmes de paiement numériques. Des entreprises de petite taille connaissent des problèmes de parking similaires près de leurs propres bâtiments. C'est le cas, en particulier, des entreprises qui ne peuvent pas mettre leur parc de véhicules sur leur propre parcelle, surtout dans les quartiers qui connaissent une augmentation de la population et donc une densification résidentielle.
- 19 Cependant, quand la parcelle de l'entreprise est suffisamment grande pour permettre le stationnement des véhicules utilitaires, Bruxelles semble une base de départ avantageuse pour les entreprises de construction. Même si les coûts de transport supplémentaires causés par les embouteillages dans Bruxelles sont élevés, ils restent inférieurs à ceux qu'il faut déboursier pour atteindre Bruxelles [Vermeersch, 2019]. Voici ce qu'en dit un entrepreneur de Jette : « Embouteillages ? On ne résout pas ce problème en s'établissant à l'extérieur de la ville. Pendant 24 ans, nous avons eu un entrepôt à Ternat parce que nous avons là un grand terrain. Mais, finalement, je l'ai vendu parce que les problèmes d'embouteillage entre l'E40 et Bruxelles étaient importants. Nous perdions bien trop de temps. Maintenant, nous commandons auprès des fournisseurs et nous avons ici un lieu de stockage. » Ou, comme le dit un entrepreneur de Molenbeek : « L'implantation, je la trouvais bonne dans Bruxelles. Pour circuler, pour sortir de Bruxelles, pour entrer... c'est comme ça que je suis resté ici. Mon but était de ne pas aller dans un zoning industriel, je voulais rester dans Bruxelles, parce que la majorité de mes clients étaient à Bruxelles. Ils y sont encore toujours. »

3.2. Relations avec les fournisseurs

- 20 Les entreprises de construction bruxelloises ne sont pas seulement bien intégrées spatialement, grâce à leur petite taille, dans le tissu résidentiel. Il ressort des interviews qu'elles sont également ancrées territorialement à travers leurs relations avec les fournisseurs de matériaux de construction.⁶ A quelques exceptions près, tous ces fournisseurs se trouvent dans la RBC. La morphologie de la parcelle et l'accessibilité du fournisseur jouent un rôle important pour les entreprises de construction. Les entrepreneurs disent qu'ils gagnent beaucoup de temps quand il y a suffisamment de places de parking et assez d'espace pour charger et décharger.

Figure 3. Une structure vieille de cent ans a fonctionné comme commerce de bois jusqu'il y a peu. Commerce de bois François Lochten, rue des Côteaux, à Schaerbeek

Photo et traitement par les auteurs en 2018.

- 21 Par ailleurs, les relations de confiance avec le fournisseur semblent tout aussi importantes pour l'organisation du processus de production dans le secteur de la construction [Buzzelli et Harris, 2006]. Un menuisier dit : « L'avantage que j'ai, c'est la confiance que j'ai chez le patron. Ça veut dire que je rentre dans le magasin, je me sers, je mets tout dans mon camion, je passe au bureau, je dis ce que j'ai pris et voilà. Cet avantage, je ne l'ai pas ailleurs. Là, je suis le client comme tout le monde, j'attends mon tour, j'attends qu'on me serve et j'attends pour payer. » Ces relations de confiance ont aussi des implications spatiales. D'une part, des entrepreneurs parcourent parfois de grandes distances parce qu'ils ont une bonne relation avec un fournisseur qui se trouve de l'autre côté de la ville, et même, dans des cas exceptionnels, en dehors de celle-ci. Un menuisier d'Ixelles dit qu'il travaille avec des fournisseurs de Forest, Molenbeek, Jette et Mechelen. D'autre part, les relations de confiance se manifestent aussi souvent au niveau du quartier. Des interviews, il ressort que ce n'était pas seulement le cas dans les années 1960, mais que ces relations existent encore beaucoup aujourd'hui. Même si on peut trouver le même produit à un meilleur prix un peu plus loin, les entrepreneurs

choisissent souvent d'acheter localement. « Si parfois, certains produits sont un peu plus chers, je sais que le magasin est dans mon coin. Je n'ai pas envie de passer une heure dans la voiture et de dépenser de l'argent bêtement pour un panneau qui coûte un peu moins cher. »

- 22 L'ancrage territorial des relations entre les entrepreneurs de construction et leurs fournisseurs est sous pression. Les entrepreneurs reconnaissent que ces relations de confiance disparaissent parce que les fournisseurs sont systématiquement achetés par les multinationales : « Avant, nous avions nos fournisseurs fixes, c'étaient des entreprises qui avaient un patron comme moi, que nous connaissions personnellement et avec qui nous nous entendions bien. Maintenant, ce sont toutes des grosses boîtes. Un fabricant de matériaux de construction qui n'est pas aux mains d'une grande firme internationale, vous n'en trouverez plus beaucoup. Avec eux, nous avons une relation bien plus lâche. Nous allons aussi acheter à droite et à gauche. »
- 23 En outre, de plus en plus de fournisseurs quittent la ville. Leur besoin de grands espaces les rend fortement dépendants de la dynamique immobilière dominante, où la hausse des prix des terrains et des loyers entraîne la conversion systématique d'espace de travail en espace d'habitat, ce que l'on appelle aussi la gentrification industrielle ou commerciale [Curran, 2010 ; Wolf-Powers, 2005]. Les entrepreneurs de la construction et surtout les fournisseurs qui ont une forte emprise spatiale ressentent ce développement comme une menace pour la survie de leur entreprise. Les propriétaires de parcelles plus grandes craignent d'être expropriés par Citydev parce que ces parcelles sont idéales pour des développements résidentiels. Les propriétaires sont aussi inquiets de ne pas trouver de repreneur et redoutent d'être contraints de vendre leur bien à un promoteur immobilier. Les locataires craignent aussi que leur contrat ne soit pas prolongé. Ainsi, un commerce de bois de Schaerbeek a dû être fermé, en 2018, après cent ans d'existence, parce que le propriétaire a vu une opportunité lucrative dans la vente du terrain à un développeur de projets immobiliers [Degraeve, De Boeck et Vandyck, 2018 ; Vandyck et Degraeve, 2019]. Le déplacement d'une activité industrielle vers un autre site est loin d'être évident. Dans Bruxelles, l'espace industriel disponible se réduit continuellement à cause de l'évolution décrite précédemment. Si on quitte Bruxelles, il est à craindre que les clients ne suivent pas. Pour le commerce de Schaerbeek cité ci-dessus, même si un nouveau site a été cherché longtemps, en vain, un immeuble hors de Bruxelles n'était pas considéré comme une option : « Quand on déménage, le client ne suit pas toujours. [...] Quand mon mari demande aux clients s'ils suivront, ils disent non. »

3.3. Relations avec les travailleurs

- 24 La grande mobilité des travailleurs est une constante dans l'histoire du secteur de la construction [Martini, 2016]. En période de forte demande, comme, par exemple, dans les années 1960 [Versichelen, 1969] et comme aujourd'hui, cela entraîne un déficit permanent de forces de travail et le besoin continu de flux entrants de travailleurs. Dès que les nouveaux moyens de transport le permettent, un flux important de navetteurs et de migrants (saisonniers), constitué d'un excédent de travailleurs peu qualifiés, s'est déplacé vers des pôles de croissance en forte demande de main d'œuvre bon marché. Au fur et à mesure de l'extension de ces moyens de transport, l'échelle géographique de la migration des travailleurs a également augmenté. Dès 1910, l'élargissement d'un

réseau ferroviaire (vicinal) entourant Bruxelles a permis que 31,7 % des 16 400 travailleurs de la construction qui travaillaient alors dans l'agglomération bruxelloise habitent hors de la ville, essentiellement dans les villages brabançons des alentours [Scholliers, 1990]. Le recensement du commerce et de l'industrie de 1961 montre qu'alors, déjà 56 % des 45 741 travailleurs d'entreprises de construction bruxelloises venaient de l'extérieur de la ville [NIS, 1967]⁷. Ce chiffre relatif au secteur de la construction était bien supérieur à la moyenne générale de 32,4 % de l'ensemble des emplois bruxellois occupés, en 1961, par des travailleurs navetteurs [NIS, 1967]. Aujourd'hui, la tendance est inversée, les entreprises de construction bruxelloises n'emploient que 30 % de navetteurs venus de l'extérieur de la RBC. Nous supposons que ceci est dû, en partie, à la flexibilisation et à la précarisation des métiers de la construction, à la forte tendance à l'indépendance [De Boeck, Bassens et Ryckewaert, 2019] et au grand nombre de firmes de construction non bruxelloises, qu'elles travaillent ou non en sous-traitance. Le nombre de firmes de Flandre et de Wallonie qui travaillent sur des chantiers bruxellois est difficile à déterminer. Il existe bel et bien des données sur le travail détaché et sur l'accès de grandes entreprises flamandes et wallonnes à des projets de rénovation publics (voir la référence à [Kampelmann *et al.*, 2015], dans l'introduction). Une grande partie des besoins en travailleurs de la construction peu ou non qualifiés sont d'ailleurs remplis, via des emplois détachés⁸ intra-UE, par l'émigration à l'échelle continentale. De Wispelaere et Pacolet [2017] affirment que, pour la Belgique, il faut ajouter 30 % d'emplois détachés aux chiffres officiels de l'emploi dans la construction. D'après les chiffres donnés par l'Office national de Sécurité sociale [2018], il semble que, pour la RBC, il s'agisse d'un supplément de 75 % (!). Les entrepreneurs bruxellois interrogés déclarent que cette pratique entraîne une concurrence des prix intenable avec les entreprises qui travaillent avec des travailleurs détachés intra-UE.

Conclusion

- 25 Le secteur de la construction reste un acteur important de l'économie urbaine, tant pour les activités de construction neuve et de rénovation que pour les travaux d'entretien. En outre, il est important également, car il crée de l'emploi local. La présente étude montre que la manière dont les entreprises de la construction s'organisent spatialement dans la ville joue un grand rôle dans le maintien de leur compétitivité. Les entreprises de la construction cherchent continuellement des stratégies d'adaptation flexibles pour organiser le travail de manière plus efficace et plus productive. Cependant, le nombre de ces entreprises a fortement diminué entre 1965 et 2016. Outre l'innovation technologique, des modifications du processus de production et d'une demande en constante évolution, caractéristiques inhérentes au développement de tout secteur, cette diminution est due surtout à l'absence d'un nombre suffisant d'espaces industriels centraux et abordables disponibles.
- 26 Vu sous l'angle de la chaîne de valeur et selon les propos des personnes interrogées, l'espace de production de petite taille et central joue un rôle crucial dans le processus de production dans le secteur de la construction. Nous voyons que, dans un marché de l'immobilier fortement normalisé et compétitif, dans lequel les fonctions résidentielles et de bureaux sont financièrement plus attractives que l'espace de production, ce dernier a systématiquement le dessous. Cela signifie que si l'on veut conserver la

production – dans ce cas-ci l'industrie de la construction – dans la ville, il faudra préserver un espace de production de petite taille et abordable. Ci-dessous, nous faisons, aux autorités urbaines, quelques propositions concrètes permettant de garantir de l'espace de production de petite taille aux entreprises de la construction.

- 27 L'analyse de la géographie des entreprises de la construction montre la nécessité que les services publics cartographient également les espaces de production dont la surface est inférieure à 1 000 m². Des secteurs entiers qui utilisent l'espace de manière réduite et/ou fragmentée – comme le secteur de la construction – sont pratiquement invisibles pour les décideurs et ce sont eux, précisément, qui pourraient tirer avantage d'une politique adaptée à leurs besoins concrets.
- 28 Quand nous regardons l'espace de production dans la perspective de la chaîne de valeur, il est important de s'occuper du mécanisme de rente foncière pour garantir cet espace et le maintenir à des prix abordables. Ceci vaut, d'une part, pour les ateliers et entrepôts des entreprises de construction urbaines mais, aussi et surtout, pour les fournisseurs qui, étant donné leur besoin de grands espaces, ont des difficultés à s'établir à Bruxelles. La disparition potentielle de ces acteurs du tissu urbain met l'ancrage territorial de tout le réseau de la production sous pression. Dans ce contexte, les pouvoirs publics peuvent jouer un rôle important en usant de stratégies pour « geler » les dynamiques immobilières en certains endroits et en s'opposant à l'expropriation d'espaces de production.
- 29 Aujourd'hui, l'espace de production privé est presque toujours transformé en espace résidentiel et disparaît donc rapidement de la ville. Il serait possible de développer des stratégies destinées à garantir ces espaces de production privés grâce à une politique de permis qui limiterait les possibilités de conversion. Cette politique pourrait être associée à une étude typologique étendue qui déterminerait quels types de bâtiments ont besoin d'un espace de parking situé sur leur propre terrain et/ou sur lequel on pourrait charger et décharger. Des stratégies pilotes peuvent étudier comment développer les terrains de manière polyvalente et y héberger plusieurs fonctions. Les entrepreneurs de la construction cherchent des endroits qui peuvent abriter tous les éléments du fonctionnement d'une entreprise tels qu'entrepôts, ateliers, bureau, parking et chargement et déchargement.
- 30 Grâce à des espaces de production publics, les autorités peuvent élargir et diversifier leur patrimoine foncier de production en centre-ville. L'accessibilité financière des espaces industriels peut être maintenue via des loyers bas et/ou des systèmes emphytéotiques, grâce auxquels de petites entreprises peuvent également s'établir à Bruxelles. En opposition aux stratégies de localisation actuelles dans la périphérie, Citydev pourrait acheter et/ou construire plus d'espaces de production de petite taille à l'intérieur de la ville, gérer ces espaces et implémenter aussi, dans sa politique d'achat, en plus d'une logique de développement de la propriété, une logique de chaîne de valeur. Les premières expériences réussies du projet Newton II de développement de micro-espaces de production dans des ateliers de 100 m² environ montrent d'ores et déjà le potentiel de pareilles initiatives.

Cette recherche a été rendue possible grâce au projet de la VUB-Vrije Universiteit Brussel University's Interdisciplinary Research Project Building Brussels. Brussels city builders and the production of space, 1794-2015.

BIBLIOGRAPHIE

ACTIRIS, SERVICES ETUDES ET STATISTIQUES DE BRUXELLES FORMATION et SERVICE ETUDES DU VDAB BRUSSEL, 2015. Identification des secteurs et métiers porteurs d'emploi en Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre de la commande de formations professionnelles telle que prévue par la 6^e réforme de l'Etat. Bruxelles : Actiris et VDAB. Rapport. Disponible à l'adresse: https://www.actiris.brussels/media/0clgp2bx/2015_06_identification-des-secteurs-et-m%C3%A9tiers-porteurs-demploi-en-rbc-h-C4513EB7.pdf.

ANONYME, 1965. *Almanachs du commerce et de l'industrie*, Bruxelles : Edition Mertens & Rozez, Professions.

BENTHAM, Justin, BOWMAN, Andrew, DE LA CUESTA, Marta, ENGELN, Ewald, ERTÜRK, Ismail, FOLKMAN, Peter, FROUD, Julie, JOHAL, Sukhdev, LAW, John, LEAVER, Adam, MORAN, Michael et WILLIAMS, Karel, 2013. Manifesto for the foundational economy. Working paper. In : *CRESC Working papers*. 11/2013, n° 131. Working paper. Disponible à l'adresse: <http://hummedia.manchester.ac.uk/institutes/cresc/workingpapers/wp131.pdf>.

BOWMAN, Andrew, ERTÜRK, Ismail, FOLKMAN, Peter, FROUD, Julie, JOHAL, Sukhdev, LAW, John, LEAVER, Adam, MORAN, Michael et WILLIAMS, Karel, 2014. *The end of the experiment? From competition to the foundational economy*. Manchester: Manchester University Press.

BRUSSELS OBSERVATORIUM VOOR DE WERKGELEGENHEID, 2016. *Het sociaaleconomisch belang van de bedrijven in de Brusselse havencluster*. Bruxelles : Actiris. Rapport. Disponible à l'adresse: <https://www.actiris.brussels/media/0vohr5tk/het-sociaaleconomisch-belang-van-de-bedrijven-in-de-brusselse-havencluster-mei-2016-h-4A176068.pdf>.

BUYST, Erik, 1992. *An economic history of residential building in Belgium between 1890 and 1961*. Leuven: Universitaire Pers Leuven.

BUZZELLI, Michael et HARRIS, Richard, 2006. Cities as the Industrial Districts of Housebuilding. In : *International Journal of Urban and Regional Research*. 08/11/2006, vol. 30, n° 4, pp. 894-917.

CITYDEV, 2018. *Kaart van het bedrijvenpatrimonium van Citydev*. [reçu sur demande le 26/11/2018].

CURRAN, Winifred 2010. In defense of old industrial spaces: manufacturing, creativity and innovation in Williamsburg, Brooklyn. In: *Journal of Urban and Regional Research*. 02/12/2010, vol. 34, n° 4, pp. 871-885.

DE BOECK, Sarah, BASSENS, David et RYCKEWAERT, Michael, 2019. Making space for a more foundational economy: The case of the construction sector in Brussels. In : *Geoforum*. 11/2019, vol. 105, pp. 67-77.

DEGRAEVE, Matthijs, DE BOECK, Sarah et VANDYCK, Frederik, 2018. Building Brussels. Een interdisciplinair onderzoek naar de Brusselse bouwsector, 1795-2015. In : *Stadsgeschiedenis*. 01/2018, vol. 13, n° 1, pp. 41-58.

DESSOUROUX, Christian, 2010. Cinquante ans de production immobilière de bureaux à Bruxelles. In : *Brussels Studies*. Collection générale. 26/02/2010, n° 35, [Consulté le 26/08/2010]. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/brussels/744>.

DESSOUROUX Christian, BENSLIMAN, Rachida, BERNARD, Nicolas, DE LAET, Sarah, DEMONTY, François, MARISSAL, Pierre et SURKYN, Johan, 2016. Le logement à Bruxelles : diagnostic et

- enjeux. Note de synthèse BSI. In : *Brussels Studies*. Notes de synthèse. 06/06/2016, n° 99, [Consulté le 27/08/2020]. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/brussels/1346>.
- DE VOGHEL, Christophe, STRALE, Mathieu, BOSWELL, Ralph et COEKELBERHGS, Sophie, 2018. *Overzicht van de productieactiviteiten. Logistiek vastgoed en stand van zaken 2017*. Bruxelles : Perspective.brussels, Bruxelles Mobilité et Citydev.brussels. D/2018/14.054/5.
- DE WISPELAERE, Frederic, et PACOLET, Jozef, 2017. *De omvang en impact van intra-EU detachering op de Belgische economie. Met een specifieke focus op de bouwsector*. Louvain: HIVA KULeuven.
- FERM, Jessica, et JONES, Edward, 2017. Beyond the post-industrial city: Valuing and planning for industry in London. In : *Urban Studies*. 01/11/2017, vol. 54, n° 14, pp. 3380-3398.
- FERM, Jessica, et JONES, Edward, 2016. Mixed-use "regeneration" of employment land in the post-industrial city: challenges and realities in London. In: *Planning Studies*. 02/08/2016, vol. 24, n° 10, pp. 1913-1936.
- HAYTER, Roger, 1997. *The Dynamics of Industrial Location. The Factory, the Firm and the Production System*. New York : John Wiley.
- HILLEBRANDT, Patricia, 1985. *Economic theory and the construction industry*. Londres : London-Basingstoke.
- IBSA, 2020. Projections démographiques. In : *IBSA* [en ligne]. [Consulté le 23/09/2020]. Disponible à l'adresse : https://ibsa.brussels/themes/population/projections-demographiques?_ga=2.244751681.557694859.1600844392-1880887656.1600844392.
- KAMPELMANN, Stephan, VAN HOLLEBEKE, Sarah, et VANDERGERT, Paula, 2015. The Governance of Economic Resilience: 20 years of Urban Adaptation Projects in Brussels. In : *DULBEA Working Papers*. 03/02/2015, n° 15-01.RS. Working paper.
- KESTELOOT, Christian, 1995. Three levels of socio-spatial polarisation in Brussels. In : *Built Environment*. 1995, vol. 20, n° 3, pp. 204-217.
- KESTELOOT, Christian, 2013. Socio-spatial fragmentations and governance. In : CORIJN, Eric et VAN DE VEN, Jessica (dir.), *Brussels Reader*. Bruxelles : VUBPress. pp. 110-149.
- LACOSTE, Yves, 1959. Aspects géographiques généraux des industries de la construction. In: *Annales de Géographie*. 1959, vol. 68, n° 366, pp. 121-153.
- MARTINI, Manuela, 2016. *Bâtiment en Famille: Migrations et Petite Entreprise en Banlieue Parisienne au XXe Siècle*. Paris : CNRS.
- NATIONAAL INSTITUUT VOOR DE STATISTIEK (NIS), 1967. Handels- en nijverheidstelling 31 december 1961, deel 3: voornaamste cijfers per gemeente, Brussel.
- OBSERVATOIRE DE LA SANTÉ ET DU SOCIAL DE BRUXELLES, 2006. Atlas de la Santé et du Social de Bruxelles-Capitale 2006. Bruxelles : Commission communautaire commune. D/2006/9334/18.
- OFFICE NATIONAL DE SÉCURITÉ SOCIALE, 2018. Données Limosa, déclarations 2008-2016. Données de la banque de données fédérale Limosa, obtenue sur demande du fonctionnaire Bruno De Pauw, Belgique.
- PLATFORME FORMATION CONSTRUCTION DURABLE (PFCD), 2015. Cartographie du secteur de la construction en Région de Bruxelles-Capitale. Publication chiffres clés 2010-2014. Bruxelles : Confédération Construction Bruxelles-Capitale. Rapport. Disponible à l'adresse : http://www.confederationconstruction.be/Portals/19/Cellule%20Economie%20Circulaire/2015-PU2015_01_Chiffres%20cl%C3%A9s%202010%202014%20_Secteur%20de%20la%20Construction%20en%20RBC.pdf.

SCHOLLIERS, Peter, 1990. Loonontwikkeling, conjunctuur en arbeidsverhoudingen in het bouwvak in Brussel en Parijs, 1855-1940. In : *Belgisch Tijdschrift Voor Nieuwste Geschiedenis*. 1990, vol. 21, n° 1-2, pp. 1-47.

SPF ECONOMIE, 2016. Open data – Banque-Carrefour des Entreprises (BCE-data). In : *SPF Economie* [en ligne]. [Consulté le 01/12/2016]. Disponible à l'adresse : <https://economie.fgov.be/fr/themes/entreprises/banque-carrefour-des/services-pour-tous/banque-carrefour-des-2>

VAN CRIEKENINGEN, Mathieu, 2010. Gentrifying the re-urbanization debate, not vice versa: the uneven socio-spatial implications of changing transitions to adulthood in Brussels. In : *Population, space and place*. 02/08/2010, vol. 16, n° 5, pp. 381-394.

VANDYCK, Frederik, et DEGRAEVE, Matthijs, 2019. 'Baukultur' in Brussels. Small-scale industrial heritage from the building trade as vehicle for the productive city. In : *Bulletin KNOB*. 12/2019, vol. 118, n° 4, pp. 20-35.

VERMEERSCH, Laurent, 2019. Drie jaar uitstel voor VRT-gebouw : "In Brussel bouwen kost meer". In : *Bruzz*. 12/06/2019.

VERSICHELEN, Marthe, 1969. *Verlaten beroepen? Oorzaken en achtergronden van het aanhoudend tekort aan arbeidskrachten in de bouwnijverheid*. Gand : Rijksuniversiteit Gent.

WOLF-POWERS, Laura, 2005. Up-zoning New York City's mixed-use neighborhoods: Property-led economic development and the anatomy of a planning dilemma. In : *Journal of Planning Education and Research*. 06/2005, vol. 24, n° 4, pp. 379-393.

NOTES

1. Les adresses de 1965 ont été projetées sur une carte des parcelles en 2016, en raison de l'indisponibilité d'une telle carte en 1965. Un écart interquartile (EI) a été mis en place pour filtrer les valeurs aberrantes de la base de données. Pour 1965, l'EI s'élève à 193 m², la valeur médiane est de 182 m². Pour 2016, l'EI est de 390 m², la valeur médiane est de 224 m². On peut en conclure que l'écart augmente considérablement.

2. Les données reprises dans la BCE sont couplées au numéro d'entreprise – et donc au siège social ou l'endroit où l'entreprise a été enregistrée – des entreprises de construction. Les données de la BCE ne sont pas couplées une à une à l'utilisation de l'espace de ces entreprises. Cela signifie, d'une part, que nous ne pouvons pas trouver, dans la BCE, certaines adresses qui sont utilisées aujourd'hui par les entreprises de construction, mais qui sont établies en Flandre ou en Wallonie. Un exemple en est une entreprise établie dans la partie ouest de la périphérie flamande (Vlaamse Rand), mais qui a un grand site dans la périphérie est de la Région bruxelloise pour le stockage de containers, et un parc de véhicules et de machines nécessaires à son activité de construction. Cela signifie, d'autre part, que, sur certains sites, il n'y a pas d'activité de construction, par exemple, parce que l'entreprise, constituée d'une seule personne, a été enregistrée à l'adresse de son habitation. Dans certains cas, un espace d'entreprise, utilisé ailleurs à Bruxelles, n'est pas visible dans les données BCE.

3. Une recherche effectuée dans les almanachs commerciaux montre que cette famille d'entrepreneurs s'est établie à plusieurs reprises à proximité de leur point de départ existant et a donc pu rester dans un environnement familier de relations de clients, de fournisseurs, etc. En 1946, le grand-père du chef d'entreprise actuel apparaît, pour la première fois, à Molenbeek. En 1953, il se trouve à Koekelberg. En 1954, il déménage quelques rues plus loin à Jette, et, finalement, en 1965, encore un peu plus loin dans la même rue, où l'entreprise se trouve toujours.

4. Sur les deux ensembles de données (2016 et 1965), une analyse de points chauds (méthode *getis-ordi gi** dans le logiciel ArcGIS) a été effectuée pour obtenir une indication des zones géographiques où se trouvent de fortes concentrations d'entreprises de construction et qui sont entourées de zones similaires. Pour chaque coordonnée d'une grille cartésienne, une valeur « GIZScore » a été calculée sur la base du nombre d'entreprises qui se trouvent autour de ce point. Cette valeur haute ou basse implique respectivement un *hotspot* ou un *coldspot*. Les déviations standards (Std. Dev.) de ces valeurs dessinent les *hotspots* sur la carte. Les *coldspots* et valeurs non significatives ont été éliminés pour faciliter la lisibilité des *hotspots* ($> 1,7$ Std.dev.).

5. SDRB ou GOMB, l'ancien nom de Citydev.

6. Bien qu'il ne s'agisse pas exclusivement d'entreprises de la construction, cette constatation est confirmée indirectement par l'enquête annuelle du Port de Bruxelles, dans laquelle les entreprises ont été sondées sur leur collaboration avec des fournisseurs bruxellois et non bruxellois [Observatoire bruxellois de l'Emploi, 2016]. Il en ressort que les entreprises établies sur les terrains du Port connaissent un ancrage territorial plus fort auprès d'entreprises qui comptent jusqu'à 20 travailleurs. Plus l'entreprise est grande – en nombre de travailleurs – moins elle fait appel à des fournisseurs bruxellois.

7. Le recensement de la population de 1961 indique que seules 20 296 personnes, habitant dans l'une des 19 communes bruxelloises, travaillaient dans l'industrie de la construction [NIS, 1967]. Selon Versichelen [1969], 25,9 % des 750 ouvriers de la construction belges interrogés ont déclaré se rendre au travail en voiture, tandis que, selon le recensement de l'industrie de 1961, ce n'est le cas que pour 14,1 % de la population active totale.

8. Un emploi détaché est un emploi exercé par une personne dont l'adresse du domicile se trouve dans un pays européen et qui vient travailler en Belgique via un système de migration de travail mobile. La cotisation sociale est payée dans le pays du domicile. À côté de l'avantage financier d'une cotisation sociale moins élevée pour l'employeur, ces travailleurs détachés semblent, en outre, prester plus d'heures par semaine pour le même salaire, souvent sous le statut de fausse indépendance et dans des conditions de travail et de logement abominables (voir aussi : De Boeck, Bassens et Ryckewaert [2019]).

RÉSUMÉS

Alors que les activités productives occupent une place importante dans l'agenda académique et politique de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC), l'espace de production à petite échelle continue à disparaître à un rythme accéléré. Sur la base d'une combinaison de données quantitatives et qualitatives, cet article esquisse une perspective comparative historique quant à l'organisation spatiale des petites et moyennes entreprises de construction en RBC. Il en ressort qu'en 1965 et 2016, les entreprises de construction ont un schéma de distribution dispersé sur la superficie construite de la Région, qu'elles suivent l'expansion de la construction dans la Région et qu'elles connaissent une forte dépendance au sentier. Les entrepreneurs interrogés, axés principalement sur la rénovation, sont ancrés localement et travaillent principalement avec des clients, des employés et des fournisseurs locaux. Bien que la situation centrale et l'ancrage local des entreprises de construction aient une importante valeur ajoutée pour la RBC, leur présence est sous pression et, en raison de leur organisation à petite échelle, elles sont souvent invisibles aux yeux des autorités. Afin de continuer à garantir des activités économiques à petite échelle

telles que celles du secteur de la construction dans la ville, cet article plaide pour une politique spatiale offrant un espace de production abordable et situé au centre.

Terwijl productieve activiteiten hoog op de academische en politieke agenda staan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG), verdwijnt kleinschalige productieruimte nog steeds aan een snel tempo. Aan de hand van een combinatie van kwantitatieve en kwalitatieve data schetst dit artikel een historisch vergelijkend perspectief op de ruimtelijke organisatie van kleine en middelgrote bouwbedrijven in het BHG. Hieruit blijkt dat bouwbedrijven zowel in 1965 als in 2016 een verspreid distributiepatroon hebben over de bebouwde oppervlakte van het gewest, dat ze de bebouwde uitbreidingen van het gewest volgen en dat ze een sterke padafhankelijkheid kennen. De geïnterviewde ondernemers, vooral werkzaam in renovatie, zijn lokaal verankerd en werken voornamelijk met lokale klanten, werknemers en leveranciers. Hoewel de centrale ligging en lokale verankering van bouwbedrijven een belangrijke meerwaarde heeft voor het BHG staat hun aanwezigheid onder druk en zijn ze door hun kleinschalige organisatie vaak onzichtbaar voor overheden. Om kleinschalige bedrijvigheid zoals de bouwsector in de stad te blijven garanderen, pleit dit artikel voor een ruimtelijk beleid dat voorziet in betaalbare en centraal gelegen productieruimte.

While productive activities are high on the academic and political agenda of the Brussels-Capital Region (BCR), small-scale production space is still rapidly disappearing. Based on a combination of quantitative and qualitative data, this article sketches a historical comparative perspective on the spatial organization of small and medium-sized construction companies in the BCR. It shows that in both 1965 and 2016 construction companies have a scattered distribution pattern over the Region's built-up area, that they follow the Region's built-up expansions and that they have a strong path dependence. The interviewed entrepreneurs, mainly focused on renovation, are locally anchored and work mainly with local customers, employees and suppliers. Although the construction companies' central location and local anchoring offer an important added value to the BCR, their presence is under pressure and, due to their small-scale organization, they often stay invisible to the authorities. In order to continue to guarantee small-scale economic activities such as the construction sector in the city, this article argues for a spatial policy that provides affordable and centrally located production space.

INDEX

Keywords : economic development, regional policy, urban planning, town planning, territorial development, real estate market

Mots-clés : développement économique, politique régionale, planification urbaine, urbanisme, développement territorial, marché immobilier

Thèmes : 6. économie – emploi

Trefwoorden economische ontwikkeling, gewestelijk beleid, stadsplanning, stedelijke infrastructuur, stedenbouw, territoriale ontwikkeling, vastgoedmarkt

AUTEURS

SARAH DE BOECK

Sarah De Boeck (VUB, Docteur en Sciences Interdisciplinaires) étudie la convergence entre les activités économiques et la vie en milieu urbain et métropolitain. Elle se concentre sur les activités économiques ancrées localement, moins sujettes à la concurrence interurbaine et

essentielles pour le bien-être des citoyens. Son objectif empirique est le secteur de la construction et l'économie circulaire. Elle est co-auteur de l'article *Making space for a more foundational economy: The case of the construction sector in Brussels* paru l'an dernier dans *Geoforum*.

sarah.de.boeck[at]vub.be

MATTHIJS DEGRAEVE

Matthijs Degraeve est historien et détenteur d'un Maîtrise en Conservation des Monuments et Paysages. Il mène des recherches doctorales au sein du groupe de recherche HOST (Historical Research on Urban Transformation Processes) de la VUB (Université de Bruxelles). Dans le cadre du projet de recherche interdisciplinaire « Building Brussels », il étudie les petites et moyennes entreprises de construction (1830-1970) et leur relation par rapport à l'évolution de l'espace urbain.

matthijs.degraeve[at]vub.be

FREDERIK VANDYCK

Frederik Vandyck est ingénieur civil architecte et titulaire d'un doctorat du département d'ingénierie architecturale de la VUB (Université de Bruxelles) et du centre de recherche Henry van de Velde de l'UA (Université d'Anvers). Ses recherches sur l'architecture de la ville animée font partie du projet de recherche interdisciplinaire « Building Brussels » à la VUB (Université de Bruxelles).

Frederik.vandyck[at]vub.be