

EN BREF

Portés par une plateforme rassemblant tous les secteurs de la société civile, les Etats Généraux de Bruxelles ont invité les citoyens à débattre des problèmes de leur ville et à réfléchir à son avenir. Les 10 associations de la plateforme, issues des milieux sociaux, professionnels et culturels, ont présenté ce 25 avril le bilan de ce processus. Il est riche de multiples contributions. Celles des universités de la région, de témoins privilégiés et d'acteurs économiques, sociaux, politiques et culturels de Bruxelles et surtout de la participation de 2 600 citoyens pendant deux mois, au rythme de deux débats par semaine. Enfin, la démarche a permis de donner aux débats un véritable espace de dialogue entre néerlandophones et francophones. A la veille des élections régionales, la plateforme adresse aux citoyens, à la société civile organisée et aux responsables politiques bruxellois les conclusions sous forme de 5 chantiers pour l'avenir de Bruxelles. Ce dossier présente l'examen de quatre enjeux majeurs que les associations, BRAL et IEB, ont examinés dans la prolongation des Etats Généraux.

LA SOCIÉTÉ CIVILE S'EXPRIME

Durant de longs mois, les Etats Généraux ont rassemblé des citoyens et des acteurs de la société civile dans un débat destiné à interpeller tout particulièrement les acteurs politiques sur l'avenir de Bruxelles.



Les Etats Généraux de Bruxelles ont rassemblé 2 600 Bruxellois pendant plus de deux mois.

Les Etats Généraux, en matière de mobilisation constituent un indéniable succès, et les membres et sympathisants d'IEB y ont pris une part importante. Un succès qu'il faut tempérer par le fait que ceux-ci ont majoritairement touché les classes moyennes belges d'origine et ont été peu représentatifs de la diversité de la population bruxelloise. Les quartiers populaires étaient peu représentés dans les débats. Cette absence doit nous interroger : IEB devra les prochaines années travailler à ouvrir son assemblée générale, son conseil d'administration et son équipe à tous les Bruxellois.

Le document préparé à l'occasion par la plateforme organisatrice (IEB et Bral, FGTB et CSC, BECI, RAB-BKO, Manifesto, Aula Magna et Bruxsel.org) est maintenant public. IEB a soumis ce texte à son assemblée générale. Il est le seul membre de la plateforme à avoir eu cette démarche de démocratie interne. Au terme de débats passionnés, le texte fleurant bon le compromis, la question s'est même posée de se retirer de la plateforme ! Et l'assemblée générale, dans son immense

majorité, a décidé de ne pas le faire. Car si les conclusions de la plateforme sont relativement consensuelles, si elles n'intègrent pas encore assez certaines de nos préoccupations, elles sont quand même en décalage avec les compromis auxquels nous avons habitués nos représentants politiques quand ils forment un gouvernement.

Certains s'inquiéteront de l'investissement d'une fédération comme IEB dans une forme de consensus mou, au détriment d'une posture plus combative qui a fait ses preuves. Qu'ils se rassurent, IEB n'a rien perdu de sa pugnacité et continuera à exprimer bien haut, en tout lieu, ses valeurs. Mais il est bon parfois de confronter nos idées à celles des autres. C'était le cas pendant ces Etats Généraux, c'est aussi le cas dans ce numéro spécial du BEM, dont le dossier est écrit en collaboration avec le BRAL. Un BEM écrit à quatre mains, donc, qui revient sur les conclusions de l'aventure des Etats Généraux de Bruxelles, tente une lecture critique de ceux-ci et l'approfondissement de certaines réflexions initiées lors des débats.

CITY BOOM ET VILLE DURABLE

Les conclusions de la plateforme de la société civile sont sans appel. Si nous voulons accueillir décemment les 150 000 nouveaux habitants que nous promet le Bureau du plan dans les 10 prochaines années, il s'agira d'élaborer de toute urgence un projet de ville novateur: celui d'une ville durable.



PHILIPPE MEERSMAN

RÉÉQUILIBRER LES FONCTIONS DE LOGEMENT ET DE BUREAU

La demande urgente de logements implique une nécessaire réflexion sur l'usage du foncier bruxellois. Avant de penser à densifier la ville, il faut d'abord chercher un équilibre entre les fonctions. Bruxelles est une ville avec une concentration d'activités tertiaires importante.

Dans les frontières même de la région, il faut recréer du logement dans les zones monofonctionnelles de bureaux et de commerces en reconvertissant les bureaux vides et les étages vides au-dessus des commerces et en luttant contre les immeubles inoccupés. Et IEB propose de lever un tabou : «Promouvoir la ville durable ne peut s'envisager uniquement sur le territoire de la région mais doit se faire en dialogue avec les autres régions, notamment pour redistribuer certaines fonctions surnuméraires à Bruxelles comme la fonction administrative».

UNE MULTITUDE DE CENTRES-VILLE, LIEU D'ÉCHANGES, DE MIXITÉ SOCIALE ET D'INTERCULTURALITÉ...

Une ville durable et solidaire, c'est une ville qui pense ses quartiers et leur espace public comme des espaces d'échange et

UNE VILLE DURABLE... ET SOLIDAIRE!

Dans une ville où 10% des habitants détiennent 33% des richesses tandis que les 10% les plus pauvres n'en disposent que de 1,3%, le défi démographique va aggraver les déséquilibres. Nous voici donc à la croisée de deux chemins. D'un côté: une ville durable à l'habitat à haute valeur énergétique, couverte de panneaux solaires et d'éoliennes urbaines, au réseau de transports en commun hyper-efficaces, où la voiture est bannie de l'espace public, ville hyper-duale, inhumaine pour l'habitant qui ne possède pas le pouvoir d'achat ad-hoc. De l'autre côté, une ville aux mêmes caractéristiques mais qui en substitue aux inégalités marquées, une valeur essentielle que le Bral et IEB revendiquent haut et fort: la solidarité. Demain Bruxelles devra être une ville durable et solidaire. Et immanquablement, la ville solidaire passera par une autre répartition des richesses (tant entre les individus qu'entre les différents niveaux de pouvoirs, européen y compris) que celle que nous connaissons aujourd'hui.

UNE NÉCESSAIRE RÉFLEXION SUR LA DENSITÉ

La densité moyenne de Bruxelles n'est pas très élevée (actuellement de 65 habitants/hectare mais dans une fourchette variant de moins de 20 à plus de 200 selon les communes). Une densification globale est possible (par exemple, 85 habitants/hectare) à condition qu'elle se fasse de manière différenciée, avec une densification résolue dans les zones bien desservies par les transports publics et, dans le même temps, avec une déconcentration de certaines zones et une politique d'espaces laissés libres. La densification doit se faire en tenant compte de la géographie de Bruxelles (ses vallées et bassins versants) et sans mettre en péril les maillages vert et bleu, dans la région comme à sa périphérie. C'est aussi l'un des grands enjeux du nouveau PRD !

de rencontre entre toutes sortes d'usagers. C'est aussi une ville qui privilégie la fonction logement, le commerce de proximité et l'artisanat au service de la ville, en multipliant les centres-ville qui sont des lieux de rencontre et d'échange économique et social entre des mondes qui aujourd'hui parfois s'ignorent.

Cette mixité des fonctions doit nécessairement être complétée par la mixité sociale. Il est donc essentiel de maintenir dans leur quartier les habitants à l'occasion d'opération de revitalisation et la planification de nouveaux logements sociaux mérite une attention particulière. Plutôt que d'implanter des logements sociaux en masse sans égards pour leur intégration dans le tissu urbain existant, Bral et IEB proposent que chaque nouveau projet d'envergure se voit imposer un nombre minimal de logements sociaux.

UN DÉVELOPPEMENT PRUDENT DES RÉSERVES FONCIÈRES

L'utilisation de réserves foncières importantes aura forcément un impact important sur le reste de la ville. Il faut donc veiller à ne pas construire de nouveaux quartiers de bureaux ou des quartiers ghettos mais plutôt des quartiers mélangés et vivants. Ces réserves foncières font partie du tissu urbain et il est donc nécessaire de les concevoir comme des lieux de perméabilité avec les quartiers et les populations qui les accueillent. Le Bral propose de rendre les schémas directeurs contraignants (après s'être assuré qu'ils associent les autorités, les habitants et les propriétaires privés) et

que les projets soient coordonnés depuis la planification jusqu'à la mise en œuvre par une cellule transversale.

UNE RÉVOLUTION ÉCONOMIQUE

On le sait, le défi démographique va amplifier l'écart existant entre la demande d'emplois non qualifiés et l'offre essentiellement tertiaire. Pour répondre à ce défi, il faut privilégier un développement économique de proximité, moins sujet aux délocalisations, une économie au service de la ville et de son hinterland, basée sur les cycles de la matière, privilégiant la mutualisation des ressources. Cet appel de la plateforme est essentiel.

C'est ce que d'aucuns appellent l'économie de la fonctionnalité, une économie qui favorise l'usage plutôt que la possession. Une économie qui mise sur une utilisation optimale des ressources, en favorisant l'utilisation intensive des biens (voiture partagée plutôt que voiture individuelle), en n'envisageant le recyclage des matériaux que comme ultime pis-aller après avoir épuisé les possibilités de réutilisation, de réparation et de reconditionnement des produits existants. Selon IEB, cette nouvelle économie provoquera un glissement de l'emploi alloué aujourd'hui à la production et à la distribution de produits dont l'obsolescence est programmée à un emploi de maintenance et de réparation, plus difficile à délocaliser.

UN NOUVEAU PRD !

Le défi démographique, lié aux défis climatique et environnemental, sont de nouvelles données dans le paysage bruxellois. Ils constituent l'occasion d'inscrire un projet de ville novateur dans un nouveau Plan régional de développement. Les conclusions des Etats Généraux le rappellent opportunément : ce nouveau PRD devra parvenir à faire émerger, très rapidement, une vision et un programme stratégiques intégrés, mobilisant la population dans un grand exercice de démocratie participative. Il devra être l'arbitre des grands équilibres et non une somme de projets déconnectés, sans vue d'ensemble. Une vue d'ensemble qui impliquera que le PRAS, le plan Iris, le PDI ainsi que certains schémas directeurs devront s'y conformer.

MATHIEU SONCK (IEB)

CO-AUTEUR :

STEYN VAN ASSCHE (BRAL)



Des logements sociaux dans tous les projets d'envergure.

liés et leurs potentiels complémentaires. Les logiques actuelles sont destructrices, la périphérie s'enferme dans une urbanisation forcenée qui l'enlaidit et ruine sa richesse écologique tandis que Bruxelles peine à limiter l'exode urbain et étouffe sous les navetteurs. Là est l'enjeu : assurer l'essor de chacun et accueillir avec bienveillance la réussite de tous. Pays-Bas et Allemagne nous offrent des exemples de structures de coordination efficaces et bénéfiques : les *Vervoersverbonden*.

SANS ATTENDRE

La politique de mobilité à Bruxelles appelle les mêmes constats depuis de nombreuses années et on ose les mots qui choquent, on désigne des coupables, et on enfonce beaucoup de portes ouvertes car nombre de solutions-miracles sont déjà connues. Et on se lamente sur le passé au lieu de définir une vision pour le futur. Mais les consciences sont prêtes et les solutions existent. Pour convaincre ses voisins de se mettre autour de la table, Bruxelles commencera par assainir ses propres bases. Au premier chef, les Bruxellois doivent s'entendre sur leur propre projet de ville. Par exemple, ville et Région ont une vision différente du futur plateau du Heysel. Ce désaccord empêche les voisins directs, Grimbergen et le Brabant flamand, d'engager un dialogue serein avec «Bruxelles». Prendre l'initiative d'améliorer son propre fonctionnement sans attendre aide ou immixtion de l'extérieur relève de la confiance en soi et en son projet, portée par une administration motivée, mais aussi d'un souci évident d'être crédible. Seules cette confiance en soi et une cré-

tabilité retrouvées sont susceptibles de rendre convaincantes la démonstration de la valeur ajoutée que Bruxelles apporte à ses partenaires et la volonté d'engager un dialogue de confiance avec eux. Il s'agira d'une première étape.

ALLIÉS OBJECTIFS

DANS L'INTÉRÊT GÉNÉRAL

La seconde étape consiste à accepter que les intérêts de Bruxelles et de sa périphérie ne sont pas contradictoires. Une politique conjointe est nécessaire pour assurer une qualité de vie à leurs habitants. Une meilleure organisation des transports publics du Brabant et de Bruxelles s'impose. L'utilité d'une communauté d'intérêts serait incarnée par une *autorité organisatrice de transport*. Cette autorité permettrait au premier chef de coordonner les nombreux acteurs et ensuite d'objectiver les besoins afin d'investir judicieusement dans les transports publics et les modes de déplacement doux. Son bien-fondé apparaîtra lorsque les trams ne s'arrêteront plus aux frontières régionales ou quand les itinéraires cyclables bruxellois poursuivront les tracés de Flandre et de Wallonie. Puisque Bruxelles et son *hinterland* constituent la même zone de congestion, c'est à cette échelle qu'il faut établir un péage urbain qui procurerait les revenus à investir dans les modes doux et participerait à rendre Bruxelles et la périphérie plus agréable à vivre.

MARIER MOBILITÉ ET

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Les déplacements entre Bruxelles et sa périphérie proche sont majoritairement effectués en voiture. Le train ne prend le pas sur l'automobile que pour les distances plus grandes. Le Bureau du plan rappelait récemment que la demande de mobilité allait continuer à croître, avec des implications dramatiques en matière de congestion et d'émissions de CO₂.

L'aménagement du territoire ne peut se faire dans une logique de concurrence mais doit privilégier la complémentarité. On est encore loin du compte puisque, actuellement, Bruxelles-Ville, Schaerbeek et Vilvorde cherchent simultanément à implanter des projets similaires de grands centres commerciaux.

**BEN BELLEKENS (BRAL) ET
JÉRÔME MATAGNE (IEB)**



Privilégier la mobilité douce comme à Erlangen (Allemagne).

VILLE DURABLE : VILLE VERTE

Les Etats Généraux ont montré une fois encore l'importance du cadre de vie pour notre bien-être. Les maillages vert et bleu ne sont pas du luxe mais sont essentiels pour la santé et la biodiversité. De même la qualité de nos logements devrait être augmentée.

Dans ce débat, on mentionne souvent la surpopulation. Des quartiers tels que Saint-Josse et le bas Molenbeek seraient surpeuplés. Est-ce correct ? Oui et non. Saint-Josse compte près de 200 habitants à l'hectare. C'est beaucoup plus que la moyenne bruxelloise de 63 habitants mais beaucoup moins que de nombreux quartiers parisiens. Le problème de la surpopulation est relatif : alors que les nouveaux quartiers sont idéalement conçus densément, les anciens «quartiers surpeuplés» ne sont pas aménagés pour accueillir 200 habitants à l'hectare. En général, les maisons sont de faible hauteur et cette densité relativement élevée n'est atteinte qu'à cause du nombre élevé de personnes par logement. De nombreux étages initialement construits pour que les membres d'une famille puissent seulement y dormir ont été transformés en espaces de vie et de repos pour six ou sept personnes. L'aération n'est pas prévue pour une telle évaporation et de plus, ces logements sont en mauvais état. La combinaison surpopulation-habitat dégradé est responsable de l'humidité, d'un mauvais chauffage, de l'emploi de matériaux bon marché et toxiques et en fin de compte d'un air malsain. Ce problème est régulièrement sous-estimé.

QUARTIERS GRIS

A l'extérieur, la situation n'est pas meilleure : les quartiers populaires comprennent des rues très étroites, peu de places publiques et de parcs soit un manque flagrant d'espaces verts et récréatifs. De plus, ils sont exposés à l'excès de trafic, aux gaz d'échappement et au bruit... Une insécurité relative, la saleté ambiante et les dépôts clandestins accroissent encore le stress et les plaintes liées à la santé.

La note relative à l'inégalité sociale indique que les gens habitant dans un environnement malsain déménagent fréquemment. Mais, ajoute cette note, un déménagement n'offre que rarement

une solution. En général, la situation est semblable dans leur nouveau logement. La ségrégation sociale dans la ville les empêche de s'établir dans de meilleurs quartiers.

QUARTIERS VERTS

Nous voulons approfondir un des éléments du cadre de vie : la verdure. Près de la moitié de la surface de la Région n'est pas bâtie mais couverte de végétation. Le problème est que ces espaces verts diminuent constamment et que, de plus, ils ne sont pas équitablement répartis. Ils sont peu présents dans le Pentagone et les communes de la première couronne alors qu'ils sont nombreux en deuxième couronne.

Les auteurs de la note «une ville durable» tiennent compte de la périphérie et décrivent un triptyque équilibré : la forêt de Soignes au sud-est, le Pajottenland au sud-ouest et au nord l'ensemble des parcs Roi Baudouin, Osseghem, le Domaine royal, Meudon et Trois Fontaines.

Des espaces verts de type régional ne sont donc jamais très éloignés. Ce qui fait défaut, ce sont des espaces verts de proximité dont la fonction est différente de celle d'une zone boisée urbaine. Cette absence a un impact évident sur la santé des habitants de Cureghem ou de la rue de Brabant. Des études montrent les effets bénéfiques des espaces verts. Les patients d'un hôpital dont la chambre donne sur un jardin guérissent plus rapidement que ceux qui ont vue sur un parking.

LES ESPACES VERTS OUBLIÉS

De minuscules parcs de proximité et des jardins sont les seuls espaces verts dans les quartiers populaires. Comme ces espaces ont d'abord une fonction récréative et sociale, la verdure y est souvent réduite : un banc et un toboggan, un conifère et une rangée de tulipes. Ces espaces sont sans intérêt pour la faune et la flore et les habitants n'ont aucune possibilité de



STEVE COHNAN

Stimuler la biodiversité par l'aménagement de jardins en toiture.

rentrer en contact avec une vraie parcelle de nature. Les spécialistes paysagers peuvent pourtant faire des merveilles sur des espaces réduits; malheureusement, les services des plantations manquent souvent de compétence ou d'intérêt. Beaucoup de ces petits parcs sont en fait des endroits résiduels. Parlons aussi des jardins. Beaucoup de villes jaloussent notre richesse en jardins mais ces oasis de verdure sont sérieusement menacés dans les quartiers les plus défavorisés. Le nombre de propriétaires qui sans aucun permis y installent des cabanes, des arrières-cuisines ou des parkings va croissant. Le peu de contrôle doit aussi être mentionné.

DES MESURES

Que devons-nous faire pour assurer un habitat correct à la population? Avant tout, il y a lieu de construire 25 000 habitations sociales pour limiter la gentrification ou la non-accessibilité à des logements ayant une qualité et une surface de vie suffisante par rapport au prix du loyer et au nombre d'habitants. La qualité des logements mis en location sur le marché privé doit également être mieux contrôlée pour bannir les conditions de vie malsaine.

Les quartiers doivent aussi être davantage verdurisés. Un moyen est d'aménager des façades vertes collectives mais l'on pourrait aussi stimuler la verdurisation des toitures des nouveaux projets importants. Le règlement régional d'urbanisme impose déjà une toiture verte couverte de sédums pour les nouvelles constructions. On pour-

rait installer sans crainte de véritables parcs publics sur les toits des nouveaux immeubles de bureaux et aménager les étages supérieurs des nouveaux complexes de logement avec de vrais jardins sur la toiture. Les petits parcs de quartier et la verdurisation des voiries devraient être intégrés dans le maillage vert, entre autres pour créer une meilleure circulation d'air pur. Le programme du nouveau gouvernement régional et le futur Plan régional de développement doivent mentionner de manière explicite les espaces publics et les voiries à verduriser.

Pour aménager le territoire bruxellois de manière écologique, les auteurs de la note «*une ville durable*» insistent sur une approche basée sur les vallées. L'eau devrait être prise en compte comme centre des préoccupations. La mise à ciel ouvert de certains cours d'eau pour dessiner l'espace, la récolte des eaux de pluies par un réseau de surface, des points d'eau, sont autant de possibilités pouvant améliorer le cadre de vie et l'attractivité des quartiers.

Il est urgent de mieux protéger les jardins, entre autres par le biais de la nouvelle ordonnance sur la préservation de la nature. Et plus simplement en appliquant la législation existante avec plus de rigueur. Nous demandons beaucoup moins de tolérance de la part des commissions de concertation.

LA CONVIVIALITÉ

Ce n'est pas uniquement dans son logement que l'on se sent chez soi. On doit aussi se sentir à l'aise et en sécurité avec ses voisins et dans son quartier. Un rôle crucial est donc dévolu aux possibilités de rencontres dans un espace public de qualité. Il faut stimuler aussi la réalisation d'espaces collectifs en intérieur d'îlot pour obtenir de plus grandes zones vertes ininterrompues et faciliter les rencontres entre voisins. Une autre suggestion : pourquoi ne pas planter systématiquement des arbres fruitiers et installer des jardins collectifs dans les espaces verts? Cela favoriserait le contact avec la nature et avec les voisins et permettrait à ceux qui n'ont pas beaucoup de moyens financiers de disposer de fruits et de légumes.

PIET VAN MEERBEEK (BRAL)
CO-AUTEUR : ERWAN MARJØ (IEB)

UN PROJET DE VILLE PAR UNE MISE EN DÉBAT PERMANENT, SOLIDAIRE ET TRANSVERSAL

Un des constats importants des Etats Généraux est la transversalité des défis. La ville durable, le logement, la mobilité, la culture, l'inégalité sociale... tous sont liés les uns aux autres. Tout changement dans un domaine influence l'autre. Ce qui les traverse, c'est la politique urbaine et donc les institutions qui doivent la mettre en œuvre pour répondre à ces grands défis.

UNE VILLE À SEPT NIVEAUX DE POUVOIR

Le morcellement des compétences est un des grands problèmes auquel nous nous trouvons confrontés: les communes, la Région, les communautés, le fédéral, l'Europe, au total sept niveaux de pouvoir gèrent Bruxelles, rendant la gestion de l'ensemble particulièrement complexe ! L'organisation institutionnelle de Bruxelles ne permet plus de répondre aux défis qui sont posés et les exemples pour illustrer cette inefficacité ne manquent pas.

Les divergences de vue entre communes et Région sont monnaie courante. Les sagas du réaménagement des places Rogier et Flagey en sont des exemples criants. En effet, les permis délivrés par les communes pour les parkings ont hypothéqué la réflexion globale, initiée par la Région.

Le cas du Plan logement est également emblématique, puisque la Région comptait entre autres sur l'implication des SISP (Sociétés immobilières de service public) et sur la mise à disposition de terrains communaux pour la réalisation de son programme. Il n'en a rien été ou presque, plusieurs communes se montrant, au contraire, réticentes face aux programmes de constructions envisagés.

DEUX DÉFIS INSTITUTIONNELS

En réponse à ce problème, les conclusions de la plateforme des Etats Généraux ont mis en avant deux axes :

1. Le premier porte sur la redistribution et la clarification des compétences entre les différents acteurs en présence. Il est évident que la Région de Bruxelles-Capitale doit jouer un rôle de coordination dans toute une série de domaines dont les enjeux dépassent le simple cadre local. Pointons les taxes diverses sur les entreprises, la mobilité, le stationnement, le tourisme, l'aménagement des grandes friches urbai-

nes, les questions bi-/multiculturelles, l'accueil et l'intégration des nouveaux venus, la formation professionnelle,...

2. Le deuxième porte sur la révision du nombre de communes, la révision de leurs frontières ainsi que la reconsidération de leur poids relatif. En particulier, le territoire tentaculaire de Bruxelles-Ville pose question, ainsi que le fort déséquilibre démographique et socio-économique entre certaines petites communes de la première couronne et les autres entités de la Région.

UNE VISION D'AVENIR POUR LA VILLE DISCUTÉE AVEC TOUS SES HABITANTS

A côté de cette coordination déficiente entre les différents niveaux de pouvoir, on constate aussi un manque de vision d'avenir au sein même de notre politique urbaine. Que veut-on faire de Bruxelles dans les prochaines années ?



Consultation des usagers par le BRAL sur le réaménagement de la place Rogier.

Une planification prospective nous paraît indispensable pour éviter une politique apportant des réponses au coup par coup aux situations de pénurie qui affectent tantôt le logement, tantôt l'équipement collectif, les voies de circulation, les espaces verts, ... Dissocié d'une vision à long terme, chaque projet politique est bridé par les multiples contraintes du court terme. C'est pourquoi la plateforme qui se trouve à l'origine des Etats Généraux de Bruxelles demande un projet de ville, un nouveau Plan régional de développement (PRD) réalisé en concertation ouverte avec tous les acteurs urbains, les habitants, les usagers, les associations et le privé.

En ce sens, la déclaration gouvernementale contenant les différents éléments de ce nouveau PRD devrait être soumise à un débat public afin de garantir l'apport des différents acteurs urbains au plus tôt possible. Et pour s'assurer de sa mise en œuvre, cette déclaration gouvernementale devrait ensuite faire l'objet d'un suivi. Le gouvernement devrait fournir un bilan annuel de l'état d'avancement et s'en expliquer au Parlement et devant les Bruxellois.

UNE VITALITÉ DÉMOCRATIQUE NOURRIE PAR LA SOCIÉTÉ CIVILE

Les autorités publiques, si elles ont effectivement un rôle central dans le développement urbain, ne possèdent pas pour autant le contrôle absolu des évolutions au sein de la ville.

D'autres acteurs jouent également un rôle important : les entreprises, les habitants, les mouvements associatifs... Nous voulons une politique qui, d'une part, établisse des choix précis pour une certaine vision d'avenir et qui, d'autre part, soit à la recherche d'une collaboration active avec tous les acteurs du développement de la ville. Nous ne voulons pas décharger les politiques de leur mission de développer une vision pour la ville mais nous refusons la tendance qu'ils ont à s'isoler des autres acteurs et à considérer cette responsabilité comme exclusive.

Bien entendu, il y a de nombreux essais dans ce domaine. En urbanisme par exemple, les schémas directeurs ont été les premières tentatives du Gouvernement pour mettre en place des concertations en amont de projets urbanistiques. Leurs résultats mitigés méritent une évaluation

transparente au travers d'un débat citoyen.

Mais la démocratie participative va beaucoup plus loin que la participation mise en place par le gouvernement. La démocratie participative donne une place importante aux initiatives citoyennes, hors de toutes procédures institutionnelles. La vitalité de la société civile qui s'est exprimée au quartier Midi ou à la place Flagey doit avoir droit de cité, se propager et se poursuivre hors de toute canalisation procédurale. Les initiatives d'usage temporaire des sites et des bâtiments doivent être stimulées. Mais tout ceci sans préjudice de l'apport original de la procédure de concertation qui, même si elle peut être améliorée, reste un garde-fou majeur du caractère démocratique des politiques urbaines bruxelloises.

Cette vitalité doit être nourrie et suppose donc une politique transparente où toutes les études et analyses sont accessibles et disponibles. Elle doit s'alimenter du caractère cosmopolite de notre ville. De ce point de vue, même si la démocratie représentative n'est jamais que la partie émergée de l'iceberg, il est urgent d'étendre le droit de vote régional aux non-Belges.

UNE COOPÉRATION ENTRE RÉGIONS

Un projet urbain doit être développé en concertation avec les différents acteurs au sein de la ville, mais aussi avec les acteurs extérieurs à la ville. La plateforme demande aux Régions de mettre fin à leur aveuglement mutuel.

Le développement d'une communauté urbaine est sans doute difficilement envisageable dans l'immédiat, mais les dynamiques de la périphérie et du centre sont pleinement interdépendantes et tout le monde à intérêt à ce que des collaborations se mettent en place rapidement. Pensons simplement au RER, aux lignes de tram transfrontalières, à la concurrence entre les centres commerciaux, au conflit entre densité et espaces verts, ...

Mais là encore, l'éclatement des compétences et le manque de vision commune au sein même de notre région ne jouent pas en faveur de Bruxelles et de ses habitants.

**AN DESCHEEMAER (BRAL)
CO-AUTEURS : CLAIRE SCOHIER
ET THIERRY KUYKEN (IEB)**

CONCLUSIONS GÉNÉRALES

Écrire à quatre mains un document prospectif n'est pas aisé. Au contact de l'altérité, nos pensées s'enrichissent mais lorsqu'il s'agit de produire un texte commun, le risque est parfois important de les voir se diluer... Ainsi, selon les auteurs et les sujets abordés, vous pourrez constater que des positions de minorités peuvent s'exprimer (City boom et ville durable) alors que d'autres textes sont plus «symbiotiques» (La mobilité n'a pas de frontières). En tout état de cause, le processus de collaboration est aussi important que le résultat de celle-ci. C'est sans doute la première des conclusions qu'IEB peut tirer de ces quelques mois de collaboration avec les autres membres de la plateforme.

En nous frottant aux idées des autres, nous avons appris à comprendre nos partenaires et à aiguiser nos propres arguments.

Lorsque le BRAL indique que la communauté urbaine est la meilleure échelle pour l'application d'une taxation kilométrique intelligente, nous ne pouvons qu'approuver. Sauf que les conditions de la mise en œuvre d'une telle mesure ne sont aujourd'hui pas réunies. En attendant le consensus politique nécessaire et le choix d'une technologie commune, IEB appelle de tous ses vœux la Région à faire preuve ici de l'autonomie que lui confère son statut de Région en mettant en œuvre dès demain un péage de zone sur le Pentagone élargi aux zones de bureau. Et c'est promis, dès que la taxation kilométrique intelligente est décidée et mise en œuvre, elle pourra se substituer au dispositif de zone. En attendant, pendant 10 à 15 ans, la mutation du comportement des Belges en matière de mobilité sera entamée.

Cet appel à une musculation de la politique fiscale propre à la Région ouvre un autre débat, celui du positionnement de Bruxelles dans les négociations institutionnelles d'une part et de la collaboration possible entre les Régions dans une communauté urbaine en devenir. Dans les deux cas, Bruxelles souffre d'un handicap important : son statut de sous-région entérine de fait une tutelle de la part de l'Etat fédéral.



MATHEU SONCK

A cet égard, les postures alarmistes du type «il y a le feu à Bruxelles» pourraient se révéler contre-productives quand l'heure des grandes négociations aura sonné. S'il y a le feu à Bruxelles, les pompiers flamands et wallons se feront un plaisir de venir l'éteindre en faisant basculer notre Région d'une tutelle fédérale vers une tutelle bi-régionale, la Wallonie et la Flandre décidant de la destinée de Bruxelles.

Pour être crédible dans une éventuelle collaboration avec les autres Régions, il faut être forts, et prendre notre avenir en main. On ergote sur le refinancement de Bruxelles ? Utilisons les outils qui sont à notre disposition. Péage urbain, réforme du précompte immobilier, taxation des loyers, taxation de la fonction administrative, négociation avec l'Europe d'un financement direct des fonctions qui lui sont nécessaires, taxation des parkings de bureau. Et les délocalisations d'entreprises nous dira-t-on ? Peut-être, mais une plus juste répartition de certaines fonctions surnuméraires à Bruxelles pourrait être largement compensée par une meilleure redistribution de la richesse au profit des plus faibles des Bruxellois et par le retour des classes moyennes, attirées par une qualité de la vie accrue dans des quartiers bigarrés et solidaires.

MATHEU SONCK