



Avis d'IEB dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de RRU

19 janvier 2023

Monsieur le Secrétaire d'État à l'urbanisme,
Madame, monsieur,

Vous trouverez ci-après les observations qu'IEB entend faire valoir dans le cadre de l'enquête publique relative à la révision du règlement régional d'urbanisme (« RRU »). Vous trouverez également en annexe un résumé de nos demandes.

Cet avis est établi selon le plan suivant :

Table des matières

| | |
|--|----|
| 1. Remarques générales..... | 3 |
| a) Le RRU doit rester un règlement..... | 3 |
| b) La réforme du RRU suppose un encadrement préalable des valeurs foncières..... | 4 |
| c) La garantie d'experts indépendants..... | 6 |
| d) Une logique utilitariste de la biodiversité..... | 6 |
| e) Une approche plus singulière des territoires..... | 6 |
| 2. Titre I. « Espaces ouverts »..... | 7 |
| Chapitre 2. Espace ouvert public..... | 7 |
| Article 4 – Aménagement de l'espace ouvert public..... | 7 |
| Article 5 – Répartition de l'usage de la voirie publique..... | 8 |
| Articles 7 et 8 : Mobilier urbain / Confort et inclusion :..... | 9 |
| Articles 9 et 15 : Terrasses/ Stationnement voitures :..... | 10 |
| Article 11 : Répartition entre les modes de déplacement :..... | 11 |

| | |
|--|----|
| Articles 16 et 18 – Végétalisation, réseau de fraîcheur et biodiversité..... | 12 |
| Articles 21 et 22 – Publicité..... | 13 |
| Chapitre 3. Espace ouvert privé..... | 13 |
| Article 28 : Stationnement véhicule :..... | 13 |
| 3. Titre II – URBANITÉ..... | 14 |
| Chapitre 1. Généralités..... | 14 |
| Article 1. Objectifs..... | 14 |
| Chapitre 2. Durabilité et résilience..... | 14 |
| Article 4. Préservation et rénovation des constructions existants..... | 14 |
| Article 5 – Reconversion et réversibilité des constructions, durabilité et récupération des matériaux..... | 16 |
| Article 6 – Biodiversité et réseau de fraîcheur..... | 17 |
| Article 7 – Gestion intégrée et réutilisation des eaux pluviales..... | 17 |
| Chapitre 3. Densité, implantation et gabarits | 18 |
| Article 8 – Densité..... | 18 |
| Article 9. Emprise maximale..... | 20 |
| Article 10. Implantation..... | 21 |
| Article 11– Profondeur..... | 21 |
| Article 12– Emprise maximale..... | 22 |
| Article 13- Hauteur..... | 22 |
| Article 14- Implantation et hauteur (constructions isolées)..... | 24 |
| Chapitre 4 Enveloppe des constructions..... | 25 |
| Article 19 – Isolation thermique des constructions existantes..... | 25 |
| Article 20 - Toitures..... | 26 |
| Article 21 – Evacuation..... | 26 |
| Article 24 - Antennes..... | 27 |
| Chapitre 6. Enseignes et publicités..... | 27 |

| | |
|---|----|
| Articles 30 et 31 – Panneaux de chantier et publicité..... | 27 |
| 4. TITRE 3. Habitabilité..... | 28 |
| Chapitre 3. Logement..... | 29 |
| Article 11. Superficie de plancher nette minimale..... | 30 |
| Article 17. Mixité de typologie des logements..... | 30 |
| Chapitre 4. Stationnement et livraison..... | 30 |
| Article 26. Emplacements de parcage pour véhicules automobiles..... | 30 |

1. Remarques générales

a) Le RRU doit rester un règlement

Le règlement régional d'urbanisme (RRU) bruxellois date de 2006. Il mérite donc d'être réactualisé pour faire face aux nouvelles réalités, tant sociales qu'environnementales. Un processus de révision est en cours... depuis 2014. Avant de procéder à une telle refonte, il eut toutefois été utile de procéder à l'évaluation de l'existant en vue de pointer les failles et faiblesses du règlement actuel. Lesquelles devraient servir de base pour élaborer les variantes à étudier dans le rapport d'incidences environnementales (RIE). Le RIE du projet de RRU analyse peu de variantes, voire pas du tout pour des dispositions très impactantes environnementalement, telle l'article 14 du Titre II sur l'implantation et les hauteurs des constructions isolées.

Le secrétaire d'État à l'urbanisme a misé sur la création d'une commission regroupant 12 experts réalisant un travail prospectif. Ces experts étaient essentiellement des architectes et un représentant de la promotion immobilière. IEB déplore qu'aucun représentant du secteur associatif, des personnes émanant des secteurs sociaux et environnementaux, des sociologues, géographes ou autres acteurs de terrain du logement, n'aient participé aux travaux de ce groupe d'experts.

La philosophie sous-jacente à la refonte du RRU est de formuler les règles « en termes d'objectifs plutôt que de moyens chaque fois que c'est possible ». Or c'est l'articulation des deux qui importe, d'autant que se pose la question de la clarté des objectifs poursuivis. Le projet de RRU indique des objectifs généraux à atteindre, notamment environnementaux ce qui est nouveau, mais avec des moyens flous voire pas définis, de rares seuils contraignants pour la plupart lacunaires. Les critères de qualité architecturale et de bon aménagement des lieux¹

¹ Définition donnée par l'administration régionale de l'urbanisme : « Le « bon aménagement des lieux » est un principe essentiel en matière d'urbanisme. Il vise l'intégration et la compatibilité d'un projet avec l'environnement immédiat, bâti ou non. Son appréciation peut se faire par référence à divers éléments tels que les caractéristiques du

avancés par le projet pour apprécier la conformité d'une demande de permis aux besoins de la Région et de ses habitants sont ceux qui motivent régulièrement des dérogations au RRU actuel aux noms de formes architecturales qui se veulent innovantes. Alors que l'exposé des motifs dit vouloir sortir de la culture de la dérogation, le projet est une boulevard pour un urbanisme arbitraire. Le rapport d'incidences environnementales (RIE,p. 356) du projet de RRU relève cette mutation : « *les dispositions laissent plus de place à la dimension subjective, pouvant induire des traitements des demande de permis différents en fonction de la sensibilité urbanistique de l'une ou l'autre* ». Cette appréciation subjective alourdira la tâche des fonctionnaires communaux avec un risque d'arbitraire et d'augmentation des recours liée à l'insécurité juridique ainsi créée. Le projet nécessitera encore d'avantage de moyens, de formation, de coordination alors que tous ces aspects sont déjà défailants à l'heure actuelle.

Le projet recourt abondamment à des termes imprécis, non définis et subjectifs (« harmonie », « équilibre », « qualité architecturale », « densité de qualité », « qualité des perspectives » etc.). Le mot « qualité » apparaît 33 fois sur les 50 pages du projet de règlement.. Ceci introduit un flou dommageable, une insécurité juridique, tant pour les demandeurs de permis (particuliers, promoteurs, responsables de voiries, etc.), qui doivent savoir ce qui est autorisé ou non, que pour les autorités compétentes qui doivent garantir l'égalité de traitement dans le cadre de l'instruction de la délivrance des permis.

En résumé de ce qui précède, IEB demande :

- que soit réalisée une évaluation préalable du RRU actuel ;
 - que le RRU demeure un règlement fixant précisément le cadre légal des projets urbains.
- En effet, si le RRU existe, c'est précisément pour fournir un cadre normatif assurant la poursuite d'objectifs d'aménagement du territoire définis par ailleurs dans les plans, programmes et stratégies de la Région.**

b) La réforme du RRU suppose un encadrement préalable des valeurs foncières

On peut pressentir que les modalités de la densification proposée vont principalement avoir des conséquences sur le marché privé du logement plutôt que sur le marché public. Or le déficit en logements sur le territoire de la Région se fait surtout sentir au niveau de l'offre en logements sociaux et publics.

Pour IEB, le Gouvernement ne démontre pas que la stratégie de densification utilisée permettra de réaliser les logements (et équipements) nécessaires par rapport à la demande et à son profil actuel. Il eut été pertinent d'évaluer la capacité du projet de modification du RRU à densifier la ville tout en respectant la typologie urbanistique des quartiers et en permettant la création de logements décents à l'ensemble des bruxellois.

quartier, l'impact sur le voisinage, la densité d'occupation du sol... L'autorité administrative est la seule compétente pour porter cette appréciation. Elle y recourt pour l'élaboration de chaque décision relative à une demande de permis. »

Le RRU en vigueur « cadenas » le gabarit des constructions (hauteur, emprise au sol), ce qui présente l'avantage de limiter la spéculation : le propriétaire d'un terrain connaît le nombre maximum de mètres carrés qui peut y être construit, et donc la valeur marchande de ce foncier, qui dépend aussi, bien sûr, de sa localisation et des fonctions qui y sont autorisées (des bureaux ou des logements seront plus rentables qu'un entrepôt logistique). A l'inverse, dans toute une série de cas de figure (voir infra), le projet de RRU ne fixe aucune limite à la hauteur des bâtiments : les propriétaires et les promoteurs seront donc encouragés à spéculer sur la possibilité d'une très forte augmentation du nombre de mètres carrés constructibles sur certains terrains, et donc de la valeur de ces terrains.

Déjà en 2013, une modification du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) a autorisé la création de logements (fonction très rentable) sur des terrains auparavant réservés à l'industrie urbaine (fonction beaucoup moins rentable). Cette mutation n'a pas été encadrée par un outil de captation des plus-values (pourtant réclamé par le monde associatif), ce qui a conduit à une exacerbation de la spéculation immobilière, notamment au détriment de la création de logements abordables ou encore de la création d'espaces verts.

Par ailleurs, le projet de RRU accroît le respect des exigences des constructions pour améliorer leur qualité. C'est évidemment louable mais cela générera une augmentation des coûts de construction qui ne manquera pas de se répercuter sur le prix de vente des biens ou le montant des loyers. Le RIE (p. 528) signale que la thématique pour laquelle les effets sont les plus mitigés est celle des aspects économiques : *« En effet, la plupart des améliorations visées représentent un coût supplémentaire pour les porteurs de projet, que ce soit les particuliers, les promoteurs de grands projets ou les autorités publics en charge de l'aménagement des espaces ouverts et des bâtiments publics. Ces coûts pourraient être, selon les cas, répercutés partiellement ou entièrement sur les utilisateurs de ces espaces et bâtiments pouvant induire une augmentation du prix des logements, des bureaux, etc. »*.

IEB demande que des mécanismes de contrôle et de régulation performants (système de captation des plus-values, mécanisme de grille des loyers contraignant) soient mis en place avant l'entrée en vigueur du nouveau RRU et, en parallèle, que les plus-values captées sur les projets spéculatifs soient affectées à l'augmentation substantielle du nombre de logements sociaux et au redéploiement de la biodiversité.

c) La garantie d'experts indépendants

La lecture de différents articles met en avant que le respect des critères et objectifs repose trop souvent sur la bonne volonté du demandeur (bilan carbone, note de reconvertibilité,...) de permis. Or celui-ci a tout intérêt à produire une interprétation favorisant la rentabilité de son projet plutôt que la qualité de celui-ci surtout lorsqu'il s'agit de projets développés par des promoteurs dont le seul objectif est de revendre rapidement le bien immobilier produit en réalisant une plus-value.

IEB demande qu'au-delà d'un certain nombre de m², le respect des exigences prévues par le RRU soit garanti par des professionnels externes au demandeur.

d) Une logique utilitariste de la biodiversité

Le projet de RRU envisage la protection de la biodiversité en ville dans une logique utilitariste : l'humain et ses intérêts sont placés au centre d'une nature qui lui rend des services. La nature est utilisée « pour réduire les phénomènes d'îlots de chaleurs », « lutter contre les inondations », « offrir un confort acoustique et vibratoire », « réduire la pollution de l'air ».

Plusieurs articles du projet de RRU avancent la notion de "création de biodiversité" et non celle du maintien de la biodiversité existante. Or bien des exemples bruxellois connus montrent que la biodiversité s'est installée sans volonté première de l'humain.

Cette vision induit une approche en termes de compensation de labiodiversité où le CBS est utilisé comme un instrument comptable prétendant pouvoir compenser la destruction de la biodiversité existante, en y substituant des alternatives moins riches et moins durables mais jugées équivalente par un indicateur statistique.

IEB demande que la biodiversité soit prise en compte pour elle-même et non comme une donnée utilitariste et comptable que l'on peut permuter quantitativement au gré de l'acceptation ou non de certains projets immobiliers.

e) Une approche plus singulière des territoires

Le projet de RRU s'applique de la même manière à l'ensemble du territoire de la Région bruxelloise : que celui-ci soit dense ou non, bien desservi en transport en commun ou non,... Or Bruxelles présente la spécificité d'être un territoire de contraste. **IEB plaide pour une approche différenciée du territoire qui intègre une série de paramètres liés à la typologie des territoires : mesure des densités actuelles du bâti et de la population, accessibilité en transport public, existence de parking hors voirie, existence d'une offre de véhicules partagés publics, offre en équipements...** (voir article 5 Titre Espace ouvert et plusieurs dispositions du Chapitre sur les densités). A défaut, l'apparence d'équité se traduit sur le terrain par la création de profondes inégalités sociales et environnementales.

2. Titre I. « Espaces ouverts »

Chapitre 2. Espace ouvert public

Article 4 – Aménagement de l'espace ouvert public

L'article 4 présente une série de « bonnes intentions » qui devraient guider tous les aménagements des espaces ouverts en région bruxelloise. Aussi louables soient-elles, se pose la question de la hiérarchie entre ces différentes « intentions » et donc celle de savoir quel est l'objectif jugé prioritaire. **Une hiérarchie des principes est nécessaire pour guider l'arbitrage de l'administration dans le cas de projets où certains objectifs rentrent en contradictions avec d'autres.**

Par exemple, si la priorité est donnée à la « flexibilité et l'adaptabilité de l'espace public », celle-ci peut très bien aller à l'encontre de la sécurité des déplacements. En effet, l'objectif de surélévation des places de stationnement au niveau des trottoirs pourrait donner lieu à l'installation de potelets et/ou de mobilier urbain destiné à sécuriser les déplacements, mais qui pourrait à son tour aller à l'encontre de l'objectif d'une meilleure lisibilité et simplicité de l'espace public.

Les généralités exposées dans l'article 4 sont à l'image du projet de RRU dans son ensemble : floues, laissant la porte ouverte à une large part d'interprétation et souffrant d'un déficit de définition (*Universal Design* ?). L'objectif assumé de « *vouloir embellir la ville* » repose non seulement sur une notion totalement subjective, mais est également de nature à renforcer les dynamiques et les politiques d'attractivité, responsables pour partie du coût du logement prohibitif en région bruxelloise. Ceci est d'autant plus problématique que le projet de RRU ne contient plus de principes à même d'encadrer la spéculation ou de favoriser la construction de logements sociaux.

L'objectif d'une meilleure lisibilité et d'une meilleure flexibilité de l'espace public peut d'ailleurs tout à fait servir d'alibi à une forme d'homogénéisation et de minéralisation de l'espace public, qui elle-même permet une privatisation plus facile de ces espaces, à l'image de ce que l'on peut voir aujourd'hui aux abords de la Place De Brouckère ou par le passé sur la Place Flagey. Ces principes ne vont pas dans le sens d'un développement d'une végétalisation importante des espaces publics au profit de la biodiversité. Les arbres, la végétation et même les zones de pleine terre constituent généralement des obstacles pour les déplacements, en particulier pour les personnes à mobilité réduite. De plus, les espaces verts ne sont pas les aménagements les plus simples pour l'entretien et le nettoyage." (RIE, p. 170). Néanmoins, **les espaces publics devraient contribuer à la gestion intégrée des eaux de pluie, à la végétalisation de la ville et à la lutte contre les îlots de chaleur, objectifs non repris dans le préambule actuel.**

Par ailleurs, toujours dans une logique environnementale, ce nouveau RRU aurait aussi été l'occasion de favoriser les revêtements durables et réparables (pierre de pays, pavés), de limiter ainsi l'empreinte carbone actuelle et future des aménagements.

Il convient donc de modifier l'article 4 de Espace Ouvert, en remettant le vivant, humain et non humain comme prioritaire à tout aménagement :

L'aménagement de l'espace ouvert public :

1° est inclusif et adapté aux besoins de toutes les personnes et du vivant dans toute sa complexité

4° assure la continuité des revêtements, privilégie les revêtements durables et réparables, rationalise le nombre de matériaux ;

Article 5 – Répartition de l'usage de la voirie publique

IEB se positionne en faveur d'un rééquilibrage des voiries au profit des modes actifs, du transport public et d'une utilisation non-marchande de l'espace public. Néanmoins, IEB est sceptique quant au mode opératoire choisi d'une limitation stricte de 50 % de l'espace dédié à l'automobile sur l'ensemble des voiries de la Région. En effet, les voiries bruxelloises sont marquées par des typologies et des morphologies très différentes, de sorte que la mesure envisagée entraînera des conséquences bien différentes selon les quartiers. Comme le pointe très justement le RIE, de nombreuses rues sont déjà en sens unique avec une bande de stationnements de chaque côté de la voirie, ce qui fait que l'objectif de 50 % impliquera de supprimer du stationnement en nombre.

Ces suppressions auront un impact important dans les quartiers, notamment centraux, où la pression du stationnement est déjà très forte (plus de 85 % de taux d'occupation à Schaerbeek, Saint-Gilles, Molenbeek, Saint-Josse et Koekelberg). La suppression d'espaces de stationnement en voirie devrait se faire au profit au pire de la création, au mieux de la mutualisation, de places de stationnement hors voirie, étant cependant entendu que l'utilisation de ce type de places hors voirie aura un coût plus important pour les automobilistes qu'actuellement.

Ici réside un enjeu d'équité sociale dans la mesure où **les effets du projet de RRU seront très différents selon que l'on considère les quartiers denses et plus pauvres ou les quartiers plus aisés (où l'existence d'un emplacement privatif ou d'un garage est bien plus importante). Pour les plus pauvres, le coût de l'utilisation d'une voiture est prohibitif et son utilisation réservée à un nombre limité de déplacements. L'augmentation du coût du stationnement (se rajoutant à l'augmentation généralisée de l'utilisation de l'automobile via différentes politiques actuelles) risque d'avoir plutôt pour effet d'appauvrir une partie de la population plutôt que d'influer durablement sur les choix modaux.**

Les exemples de bonnes pratiques actuelles repris dans le RIE concernent des boulevards ou des voiries suffisamment larges pour permettre un bon équilibre en faveur des modes alternatifs à la voiture, ce qui est loin d'être le cas de la majorité des voiries bruxelloises. De plus, certaines voiries qui respectent sans doute déjà les ambitions affichées (par exemple :

Avenue Albert) ne garantissent pas forcément des conditions de circulation idéales pour les modes actifs ou une fonction de séjour qualitative. De plus, la diminution assez conséquente de l'offre en stationnement qu'induirait le projet de RRU pourrait avoir pour effet de freiner la volonté des communes en matière de réaménagement de l'espace public pour privilégier le statu quo.

Pour toutes ces raisons, IEB plaide pour une approche différenciée du territoire, qui à la manière des règles concernant le stationnement dans les habitations, intègre une série de paramètres liés à la typologie des territoires : accessibilité en transport public, existence de parking hors voirie, existence d'une offre de véhicules partagés publics et de box vélos... D'autres indicateurs paraissent également devoir être pris en compte, telles que les fonctions présentes à l'échelle du quartier ou encore la densité de population. À l'aide de ces indicateurs, une pondération pourrait être appliquée en fonction de la largeur des voiries. Certes, un tel fonctionnement va à l'encontre d'une règle simple applicable en toutes circonstances et demande un cadrage juridique détaillé, mais n'est-ce pas ce que l'on attend d'un règlement d'urbanisme ?

Articles 7 et 8 : Mobilier urbain / Confort et inclusion :

IEB partage les objectifs du nouveau RRU quant au fait que le mobilier urbain devrait être rationalisé en nombre, ne pas entraver les cheminements piétons et être inclusif. Ceci étant dit, IEB se pose de nombreuses questions relatives à l'imprécision des termes utilisés ou plutôt quant à l'application concrète d'objectifs sans que ne soient détaillés les moyens pour y parvenir. La définition donnée du « mobilier urbain » rassemble des éléments très disparates (bancs, horodateurs, poubelles, cabines électriques, bornes de rechargement...), des éléments mobiles (trotinette) sont même intégrés dans la définition ! Certains éléments de mobilier urbain qui constituent un réel bénéfice pour les habitants (bancs, toilettes publiques, poubelles, fontaines d'eau potable...) doivent-ils être traités sur le même plan que d'autres (trotinette, panneaux publicitaires...) ?

Dans le même ordre d'idées, IEB salue la volonté de rendre le mobilier plus inclusif, mais déplore l'absence d'une méthodologie claire pour rendre effectif ce vœu. D'autant que l'absence de priorité ou de hiérarchisation des objectifs peut aller contre ces objectifs : ainsi la rationalisation en nombre des panneaux publicitaires aura un effet bénéfique sur les cheminements piétons, mais une rationalisation (comprendre une limitation) du nombre de bancs publics irait à l'encontre de l'objectif de l'inclusivité.

Il est dommageable de considérer que le mobilier urbain par principe est source d'encombrement, car une partie de celui-ci sert directement les habitants et habitantes de Bruxelles. Il serait utile de le différencier du reste et de lui permettre de se développer dans certains cas (par exemple dans le cas des toilettes publiques), même si cela contrevient à l'objectif de simplifier la lisibilité des cheminements piétons.

IEB demande des règles claires et applicables. À cette fin, IEB demande à minima de reprendre certains éléments de la réglementation actuelle : préciser que le mobilier

urbain ne peut pas nuire à la visibilité des usagers de la voirie, prévoir un retrait de 20 cm entre la bordure et le mobilier urbain, être attentif à la problématique du cheminement des PMR et à leur accessibilité aux éléments de mobilier urbain (poubelles, bancs, etc.).

Ce changement vise à la fois à répondre à l'objectif de flexibilité et d'adaptabilité de l'espace public et donc in fine à faciliter la transformation de places de parking en terrasses. L'aménagement de plain-pied permet aussi de disposer de davantage de place pour supprimer à terme du stationnement au profit d'aménagements pour les modes actifs ou pour une augmentation de l'espace public, mais en attendant le stationnement des voitures au même niveau que les cheminements piétons risque d'entraîner des problèmes de sécurité et de non-respect des limites de la place de stationnement au détriment des cheminements piétons.

IEB souhaite un texte clair qui traduit des intentions en règles claires et applicables. À cette fin, **IEB demande à minima de reprendre certains éléments de la réglementation actuelle : préciser que le mobilier urbain ne peut pas nuire à la visibilité des usagers de la voirie, prévoir un retrait de 20 cm entre la bordure et le mobilier urbain, être attentif à la problématique du cheminement des PMR, mais aussi de leur accessibilité aux éléments de mobilier urbain (poubelles, bancs,...),...**

Articles 9 et 15 : Terrasses/ Stationnement voitures :

À la suite du confinement lors de la crise du Covid et des difficultés rencontrées par le secteur HoReCa, le gouvernement bruxellois a décidé de soutenir le secteur, notamment en permettant temporairement l'aménagement de terrasses sur des emplacements de stationnement. Bien que la crise du Covid soit, on l'espère, derrière nous, cette mesure d'exception a été prolongée jusqu'en 2024, date où le présent RRU devrait rentrer en application. L'idée est donc bien de transformer une mesure d'exception en mesure permanente. Le secrétaire d'État à l'Urbanisme a d'ailleurs déclaré dans la presse que l'implantation des terrasses sur la voirie a permis « *de démontrer la vitalité de la vie urbaine quand l'espace est offert aux habitants plutôt qu'aux voitures* ». Aux habitants qui consomment, permettons nous d'ajouter, car si la suppression de places de parking au profit d'autres fonctions fait partie des objectifs généraux du Plan Good Move, leur remplacement par des terrasses privées n'en constitue pas moins une autre forme de privatisation de l'espace public. Si la suppression de places de stationnements va dans le sens d'un meilleur rééquilibrage de la voirie comme souhaité par le RRU, la privatisation de cet espace par un établissement Horeca n'en fait pas une amélioration à proprement parler de la fonction de séjour puisque cet espace cesse d'être public.

Certes, l'impact sur la réduction du stationnement risque d'être assez faible à l'échelle de la Région, mais il reste important de pouvoir cadrer le développement de ces terrasses qui peuvent gêner la lisibilité de l'espace public ou les cheminements piétons. **Alors que certaines parties du mobilier urbain voient leurs superficies maximales réglementées (les toilettes publiques ou les box vélos), il n'y aucune mention de superficie maximale pour ces terrasses en voirie. Il conviendrait en outre de préciser, d'une part, que leur hauteur est limitée au strict nécessaire pour assurer une exploitation normale et, d'autre part, que les**

règles appliquées au mobilier urbain s'appliquent ici aussi, à savoir que les terrasses ne peuvent pas nuire à la visibilité des usagers de la voirie.

L'article 15 prévoit quant à lui que les places de stationnement dans l'espace public soient aménagées de plain-pied avec le cheminement piéton. Ce changement vise à la fois à répondre à l'objectif de flexibilité et d'adaptabilité de l'espace public et donc in fine à faciliter la transformation de places de parking en terrasses. L'aménagement de plain-pied permet aussi de disposer de davantage de place pour supprimer à terme du stationnement au profit d'aménagements pour les modes actifs ou pour une augmentation de l'espace public. Dans l'attente, cependant, le stationnement des voitures au même niveau que les cheminements piétons risque d'entraîner des problèmes de sécurité et de non-respect des limites de la place de stationnement au détriment des cheminements piétons.

Les dispositifs de recharge pour les voitures électriques auront pour effet à leur tour de limiter le nombre d'emplacements de stationnements en voirie, ce qui pourrait accentuer les conséquences négatives exprimées en rapport avec l'article 5. Il n'est par ailleurs pas souhaitable qu'à terme l'ensemble du parc automobile bruxellois soit transformé en voitures électriques. IEB soutient par contre totalement le fait que les bornes de rechargement pour véhicules électriques ne doivent pas être implantées sur les trottoirs et cheminements piétons. Afin de limiter la possession automobile dans le temps, il importe de développer dès à présent une réelle stratégie de flotte partagée et publique. Celle-ci aura besoin de stationnement en voirie pour être efficace. Sans stationnement en épi ou perpendiculaire, comment celle-ci pourra-t-elle être regroupée dans l'espace public ? **Il semble que le RRU n'anticipe nullement les besoins en matière de voitures partagées. Par contre, IEB soutient totalement le fait que les bornes de rechargement pour véhicules électriques ne puissent pas être implantées sur les trottoirs et cheminements piétons.**

Article 11 : Répartition entre les modes de déplacement :

IEB soutient le principe STOP en ce qu'il permet d'assurer un réaménagement de l'espace public qui assure en priorité le confort et la sécurité des déplacements des piétons et des cyclistes sur les modes motorisés. Ceci étant dit, IEB s'interroge sur les conséquences d'une transformation de ce principe en règle urbanistique absolue sur toutes les voiries bruxelloises. Si le principe STOP sort d'une stricte perspective de sécurité routière pour devenir pour une application stricte de priorité des aménagements à réaliser en voirie, cela risque d'être plus problématique et discutable (les aménagements cyclistes devraient-ils primer sur le développement du transport public?).

Il faut se référer au Rapport d'incidences environnementales pour avoir une exégèse éclairante : *« Il s'agit bien d'un « principe » de réflexion pour le partage de l'espace public en faveur des modes alternatifs au véhicule automobile. Il ne s'agit pas de l'application stricte d'une priorité sans réflexion de compromis dans un espace public qui n'est pas toujours extensible et dont certains axes restent dédiés, selon le Plan régional de mobilité (Good Move), à accueillir des flux de véhicules automobiles importants »* (p.200).

Il n'empêche qu'il est pour le moins problématique de devoir se référer au RIE pour pouvoir comprendre qu'elle est la règle. Règle qui ne semble pas non plus vraiment en être une puisqu'il s'agit d'un principe !

Articles 16 et 18 – Végétalisation, réseau de fraîcheur et biodiversité

Dans l'aménagement de l'espace ouvert, nous aurions souhaité que l'environnement soit une fonction mise à pied égal des autres fonctions (séjours; déplacements), et qu'il soit pris en compte pour lui-même et non pas « pour réduire les phénomènes d'îlots de chaleurs », « lutter contre les inondations », « offrir un confort acoustique et vibratoire », « réduire la pollution de l'air ». Les arbres « permettent l'ombrage », l'eau « contribue au rafraîchissement ».

Un réseau écologique fonctionne en zones différenciées mais qui doivent communiquer en réseau biologique et écologique. Un réseau écologique fonctionnel qui prend en compte l'humain et conçoit des cheminements non interrompus par des trottoirs, des autoroutes urbaines,...

L'environnement vient une fois encore compenser les nuisances que la ville fait peser sur elle-même, sur son environnement, son organisation, son économie et ses habitants.

Cette logique utilitariste vise plus à créer de la biodiversité plutôt qu'à maintenir de l'existant. Plus généralement, il serait judicieux de viser la protection des biotopes urbains et pas seulement leur développement : la biodiversité ne se crée pas ex nihilo. **Une perspective, bien plus écologique, formulerait donc l'article 18 comme suit :**

- ***« L'aménagement de l'espace ouvert public participe au développement des biotopes urbains ainsi que des éléments du paysage, notamment en privilégiant; le maintien et la création de sols de qualité permettant le développement d'une végétation variée ; le maintien et la création d'habitats et de lieux d'accueil de la faune ; le maintien et la création de dispositifs permettant la circulation de la petite faune ; soutient la présence et le développement d'espèces végétales indigènes »***

L'indicateur CBS+ constitue un outil qui intègre dans son mécanisme la logique de compensation. Il est donc problématique pour protéger la biodiversité existante, celle-ci pouvant être détruite dès lors qu'elle est compensée par ailleurs. Ce CBS+ est un calculateur strictement technique auquel il faudrait ajouter une dimension qualitative en valorisant certains biotopes dans les projets d'urbanisme et adapter ces biotopes en fonction de la dominante paysagère dans laquelle le projet s'inscrit. **L'objectif de "création" de biodiversité et de sols de qualité ne peut se faire au détriment du maintien des sols vivants, des milieux naturels et des espèces vivantes, car la destruction de de ceux-ci ne peut pas être compensée par la construction de biotopes artificiels, fussent-ils artificiellement rapprochés par un indicateur statistique qui est arbitraire (le CBS+).**

La place de la biodiversité - et son calcul via le CBS+ diffère si on se place dans le pentagone ou dans la périphérie Sud. **L'outil a le mérite d'exister mais devrait être défini par zone dans un arrêté avec en sus une approche qualitative.**

Articles 21 et 22 – Publicité

Le projet de RRU précise dans son lexique qu'il régule les publicités « quel que soit le type de format ou de technologie utilisé ». (Preliminaire, Art 3) Cette mention est bienvenue et nous espérons donc que les formats détournant le mobilier urbain, balancelles (par ex. support publicitaire téléphone Samsung Mont des Arts, Plaisir d'Hiver 2022) et autres supports originaux sont bien concernés.

Le texte prévoit que dans l'espace ouvert public (espace non bâti public (préliminaire, art 3), la publicité non événementielle ne sera plus autorisée que sur les panneaux d'abri-bus/abri-tram. De plus, ces abris équipés de panneaux publicitaires devront être éloignés d'un immeuble classé, d'un parc public [60 m] de l'entrée d'une école [20 m], ou d'un passage piéton [5 m].

Les publicités sont désormais interdites dans l'espace ouvert privé [l'espace non bâti, privé] (article 34). On le comprend comme une interdiction des publicités sur les parkings en intérieur d'îlot, par exemple.

La proposition du nouveau règlement entraînera donc la suppression de nombreux panneaux des rues, avenues et chaussées commerciales. Toutefois, la liste des endroits où la publicité est interdite (ou doit être restreinte) semble sensiblement moins fournie que dans la version actuelle du RRU².

Même si le RRU impose d'éteindre la publicité lumineuse entre 1 h et 6 h du matin, les écrans lumineux sont toujours autorisés... malgré leur coût énergétique et leur pollution lumineuse. Ces derniers devraient être tout bonnement interdits.

L'interdiction de la publicité ne devrait pas uniquement se justifier par considérations relatives à la sécurité routière ou au patrimoine : il serait judicieux d'envisager une interdiction généralisée de la publicité non-événementielle. Celle-ci se justifie au regard de la crise énergétique (qui devrait induire des arbitrages quant à l'usage de l'électricité, et ce au faveur des besoins sociaux) et de l'encombrement de l'espace public par les dispositifs publicitaires. L'espace ainsi récupéré pourrait ainsi contribuer à atteindre des objectifs de rééquilibrage de l'espace public.

Chapitre 3. Espace ouvert privé

Article 28 : Stationnement véhicule :

La décision d'interdire le stationnement dans l'espace ouvert privé fait sens d'un point de vue environnemental, mais pose des questions quant à l'interaction de cette mesure avec la stratégie régionale de mutualisation du parking existant. Cette mesure pourrait entraîner une multiplication de la création de parkings en sous-sol qui est à la fois coûteux et dommageable d'un point de vue d'imperméabilisation des sols.

2 Titre VI – Publicités et enseignes, pp. 5-6.

3. Titre II – URBANITÉ

Chapitre 1. Généralités

Article 1. Objectifs

Une fois de plus, les objectifs à atteindre reposent sur un catalogue de bonnes intentions dont les concepts sont à caractère très subjectif. Plusieurs difficultés en résultent.

Qu'est-ce qui définit la qualité architecturale ? Un cadre urbain de qualité est-il un cadre accessible à toutes et tous même s'il y a une disposition sur l'inclusion ? Par ailleurs, tous les critères et objectifs sont mis sur le même pied. Ne faut-il pas donner la priorité à certains d'entre eux ? Le confort, la performance énergétique, la durabilité, les besoins de santé, de sécurité, l'esthétique, l'originalité : qu'est-ce qui prime ? Qu'est-ce qu'une densité "équilibrée et harmonieuse" ? Ce qui est souhaitable pour les uns ne l'est pas nécessairement pour les autres... La liste des objectifs est en outre présentée comme une liste exhaustive alors que des objectifs importants peuvent être oubliés. Par ailleurs, la compréhension de certains objectifs n'est pas évidente. Que signifie l'objectif de "permettre l'apposition d'enseignes sur la construction" ? Où se garantit la dimension démocratique de cette urbanité ? Se limite-t-elle à l'enquête publique ?

Le RIE présente le RRU comme très positif pour gérer les densités bâties en fixant des principes généraux permettant de traiter de la densité d'un projet en lien avec le contexte local. En effet, l'exposé des motifs du projet annonce vouloir éviter de densifier des quartiers déjà denses et peu accessibles en transport en commun, et vouloir densifier les quartiers peu denses et disposant d'une bonne desserte et/ou d'équipements et espaces verts à proximité. Mais en réalité, le projet de RRU s'applique de la même manière partout et densifie notamment ce qui est déjà dense. La commission d'experts avait envisagé au départ d'élaborer un outil cartographique permettant d'objectiver la densité équilibrée des quartiers du territoire régional. Le gouvernement a toutefois préféré ne pas s'y référer dans le texte réglementaire. En l'état, le RRU est donc incapable d'atteindre l'objectif annoncé de densification « intelligente ».

Chapitre 2. Durabilité et résilience

Article 4. Préservation et rénovation des constructions existants

Il s'agit d'une nouvelle disposition, non présente dans le projet de 2018, qui vise à favoriser la préservation et la rénovation des constructions existantes, ce que nous approuvons fondamentalement pour mieux cadrer la pratique existante de l'urbanisme bruxellois qui procède massivement par démolition-reconstruction. Assurer le respect de ce principe suppose

donc la mise en place de balises claires et peu sujettes à une multitude de dérogations. Malheureusement, l'article 4 fonctionne avec des critères d'appréciation très généralistes.

Ainsi, **les critères de l'utilité publique ou de la qualité architecturale ne nous semblent pas une garantie suffisante pour autoriser la démolition-reconstruction.** On assiste ces dernières années, par exemple, à la démolition d'ensembles de logements sociaux au nom de l'utilité publique (exemple : Rempart aux Moines), alors que ces ensembles auraient pu être utilement rénové, comme c'est le cas pour la Tour Brunfaut. Hors "utilité publique", les critères posés semblent cumulatifs, ce qui est effectivement ce que nous souhaitons. Le seul critère de "la structuration du tissu urbain" est en effet loin d'être suffisant.

Que tout projet de plus de 1000 m² soit accompagné du résultat de l'analyse TOTEM permet d'objectiver le bilan carbone de l'opération. Nous soutenons cette approche ; les projets de démolition de plus de 1000 m² devraient toujours s'accompagner d'un rapport de Bruxelles-Environnement analysant le bilan carbone à l'aide de l'outil TOTEM. Ceci dit, le seuil de 1000 m² et plus représente environ 2,5% des projets en Région de Bruxelles-Capitale, soit à peu près 55 projets par an, ce qui est relativement peu.

Il est regrettable que le bilan carbone de l'opération puisse être réalisé par le demandeur lui-même. La réalisation de ces bilans par des organismes indépendants et agréés permet d'assurer une certaine objectivité dans les démarches. **IEB demande que le rapport TOTEM soit élaboré par des organismes indépendants et agréés.**

D'un point de vue économique, la crise de l'énergie actuelle plaide en faveur d'une disposition en faveur de la rénovation simple pour laquelle le temps de retour sur investissement carbone est généralement de l'ordre de 5 à 10 ans. La rénovation lourde nécessite généralement des investissements plus conséquents et le retour sur investissement est généralement plus étendu dans le temps, entre 10 et 20 ans. Pour les démolitions-reconstructions, le retour sur investissement ne peut généralement être atteint que si le projet est conçu pour durer dans le temps puisque cela n'est généralement atteint qu'après 25 à 40 ans.

Concernant **l'exception liée aux intérieurs d'îlot**, nous y sommes également favorables pour favoriser l'augmentation des surfaces de pleine terre. Toutefois, cet objectif n'est pas suffisant. **Il devrait s'accompagner également d'une exigence de dé-densification de l'intérieur d'îlot** au risque d'autoriser une démolition permettant de construire plus en hauteur en intérieur d'îlot. Les dispositions relatives aux constructions en intérieur d'îlot ne sont en effet pas assez protectrices (cfr remarques article 13).

Par ailleurs, la possible démolition des annexes et des constructions en intérieurs d'îlots au prétexte que leurs qualités patrimoniales seraient inexistantes laisse la voie libre à la démolition de nombreux ateliers ou entrepôts situés en intérieurs d'îlots pour une construction-densification plus lucrative (logement). Or dans une période de crise énergétique, la prise de conscience de la nécessité de préserver, voire relocaliser, certaines activités de production, suppose de préserver certains entrepôts qui par ailleurs freinent la densification par le haut et sont dotés de vertus environnementales en limitant le transport des matières et marchandises. [Une étude](#) de Sarah De Boeck (et al) parue dans Brussels Studies nous montre ainsi que 93 % des entreprises de construction sont des PME insérées dans le tissu urbain sur des petites

parcelles. Elles occupent essentiellement une main d'œuvre locale et travaillent avec des fournisseurs locaux. Ces entreprises très utiles aux habitants et à l'économie de la ville, qui contribuent à la rénovation du bâti, sont invisibles et mises pression dans le cadre de la transformation urbaine, la raréfaction et le prix des petites parcelles disponibles.

De manière plus globale, le suivi des émissions de GES liées au secteur de la construction en Région bruxelloise serait un bon indicateur de l'atteinte ou non des objectifs de réduction des émissions de GES (RIE p. 316).

Article 5 – Reconversion et réversibilité des constructions, durabilité et récupération des matériaux

IEB souscrit pleinement à l'objectif de reconvertibilité et de récupération des matériaux, mais nous souhaiterions, tel que mentionné dans la partie sur les généralités, que la garantie du respect de la règle ne repose pas uniquement sur la bonne volonté du demandeur. **Au-delà d'un certain nombre de m², par exemple dès le moment où un rapport d'incidences est exigé (projet de plus de 5000 m²), la note de reconvertibilité devrait être produite par un professionnel externe au demandeur.**

Cette disposition s'applique uniquement aux constructions nouvelles. **Pour IEB, le §2, qui concerne le réemploi des matériaux, devrait être applicable à la rénovation d'une construction existante.**

Le projet de RRU 2019 prévoyait déjà qu'« en cas de construction d'un immeuble de bureaux, d'extension d'un immeuble de bureaux existant ou de construction d'un immeuble de parking hors-sol portant sur une superficie de plancher brute de plus de 1000 m² le demandeur joint à sa demande de permis une note démontrant que cet immeuble ou partie d'immeuble pourra faire l'objet d'une reconversion en vue d'accueillir d'autres affectations ». Le projet de RRU 2019 prévoyait donc une disposition similaire à celle du projet de RRU 2022 mais qui ne porte que sur les bureaux et parkings hors sols.

Le RRU de 2022 va très loin puisque ce sont toutes les constructions nouvelles de plus de 1000 m² de plancher qui doivent être reconvertibles. Mais est-ce pertinent d'aller aussi loin? Faut-il que des logements puissent être reconvertibles en bureaux, des espaces productifs en logement? La convertibilité vise aussi les bâtiments dédiés aux services (écoles, crèches, etc.), aux loisirs (musées, salles de sport, plaines de jeux couvertes, etc.), aux commerces, etc. (RIE p. 318). Il semble difficile de concevoir un cinéma, un théâtre ou une piscine qui soit convertible.

D'un point de vue économique, les surcoûts financiers, notamment liés aux études préalables à des constructions plus coûteuses, induiront une hausse des prix pour les occupants des bâtiments, qui ne profiteront pas forcément de cette convertibilité. Cela fait partie d'un risque qui traverse l'ensemble du projet de RRU et qui n'est nullement affronté par celui-ci. Le RIE (p. 280) estime ce surcoût de 5 à 20 % (p. 280). Etant entendu que l'adaptabilité des bâtiments permet de diminuer le risque de vide locatif et de pertes financières qui y sont liés en augmentant la capacité du propriétaire de s'adapter à la demande.

Article 6 – Biodiversité et réseau de fraîcheur

L'article 6 s'applique aux constructions nouvelles et existantes, ce qui est appréciable.

La notion de « *lieux d'accueil de la petite faune* » devrait être définie dans le lexique du Titre préliminaire.

Nous rappelons ici les limites de l'outil CBS+ déjà évoquées pour l'article 18 du Titre I. **IEB voudrait éviter que le CBS+ se transforme en instrument comptable prétendant pouvoir compenser la destruction de la biodiversité existante, en y substituant des alternatives moins riches et moins durables mais jugées équivalente par un indicateur statistique.**

Par ailleurs, rien n'explique comment s'assurer du respect du principe – vague – de réseau de fraîcheur. Le réseau de fraîcheur est un concept nouveau qui n'existait pas dans le projet de RRU 2019. Le RIE précise que cette contribution peut passer par l'implantation d'arbres, d'espaces verdurisés, de plans d'eau ou par l'optimisation spatiale des bâtiments (gabarits, orientation et ouvertures) afin de favoriser la circulation de l'air (p. 284). Il convient toutefois de veiller à ce que le nouveau RRU ne renforce pas la logique de la compensation-gestion du risque.

Article 7 – Gestion intégrée et réutilisation des eaux pluviales

L'article se réfère à la gestion des eaux pluviales centennales (qui arrive tous les cent ans). La volonté est donc de dimensionner les ouvrages d'infiltration de manière à ce que le rejet éventuel à l'égout ne soit que tout à fait exceptionnel. Le projet de RRU 2018 s'approchait assez bien du nouveau projet mais n'allait pas aussi loin dans la gestion intégrée des eaux pluviales puisqu'il prévoyait un minimum de 8 litres/m² de surface nouvellement imperméabilisée gérés sur le terrain, ce qui correspond à une pluie d'une heure avec un temps de retour beaucoup plus court, de l'ordre de 3 à 6 mois (alors qu'il est de cent ans dans le projet 2022).

Il existe de nombreuses méthodes qui peuvent être mises en place pour gérer les eaux pluviales sur la parcelle. Ces différentes possibilités doivent être étudiées en amont de la réalisation d'un projet : limitation de l'imperméabilisation (maintien de surfaces de pleine terre, revêtement poreux, végétalisation des toitures, ...), récupération des eaux de pluie des toitures, évacuation vers les eaux de surface, installation d'un système d'infiltration, etc.

La note explicative ne cite que le Canal et la Senne dans les exemples de priorisation de rejet des eaux pluviales vers le réseau hydrographique de surface. De nombreux petits cours d'eau ou ruisseaux sont également concernés. **Le RRU devrait préciser le réseau hydrographique. Par ailleurs, il faudrait préciser la nature des zones vers lesquelles les eaux pluviales sont dirigées pour infiltration : des zones végétalisées de préférence et non des trous avec du gravier.**

S'il est pertinent de prévoir un ordre de priorité dans le rejet des eaux pluviales pour éviter le rejet vers l'égout, **un pourcentage maximum de rejet vers l'égout devrait être établi au**

risque de voir des projets évoquer diverses impossibilités techniques. En effet, l'article prévoit qu'en cas d'impossibilité technique d'assurer la totalité de la gestion intégrée de ces eaux pluviales sur le terrain, le volume et le débit d'eau rejetée hors du terrain sont limités au strict minimum. C'est pour le moins vague.

Le RRU actuel prévoit un dimensionnement minimal des citernes de 33 litres par m² de surface de toitures en projection horizontale. Il prévoyait également un rejet maximal vers les égouts

- de maximum 1 litre par seconde si le projet implique une imperméabilisation inférieure ou égale à 2.000 m² ;

- de maximum 5 litres par seconde et par hectare si le projet implique une imperméabilisation supérieure à 2000 m².

Certes, les citernes ne peuvent à elles seules constituer une compensation satisfaisante de l'imperméabilisation à outrance du territoire. Néanmoins, le projet devrait être adapté pour rencontrer les objectifs de rejet minimum avec une balise plus objective.

L'augmentation actuelle du risque d'inondation et les dégâts conséquents générés par les fortes crues supposent d'avoir une attention maximale à cette problématique de la gestion des eaux de pluie. **Prévenir les risques d'inondations n'implique pas seulement de prévoir des aménagements dans les constructions situées en zones d'aléa mais de ne plus y construire pour ne pas endommager ultérieurement le maillage bleu et éviter d'y loger de futures victimes. Les nouvelles constructions devraient être interdites en zone inondable.**

Chapitre 3. Densité, implantation et gabarits

De façon générale, l'impact des dispositions liées à la densité est insuffisamment analysé dans le RIE. Alors que le RIE procède disposition par disposition pour la plupart des chapitres et section, toute cette section est pratiquement analysée en un seul bloc sans que soit détaillé au cas par cas l'impact de chaque accroissement des hauteurs et densité.

Article 8 – Densité.

Comme c'était le cas dans le projet de RRU de 2019, cette disposition s'adosse au défi de la croissance démographique. Certes, depuis le milieu des années 90, la population de la Région de Bruxelles-Capitale s'accroît. Elle a ainsi augmenté de près de 30% par rapport à cette époque. Le plus fort taux de croissance ayant été observé entre 2008 et 2013, depuis lors, la croissance se poursuit toutefois de manière plus modérée. En 2070, la Région devrait compter 10% de résidents de plus, soit un accroissement moyen de 2.500 personnes par an, bien loin des projections initiales de 10.000 personnes par an. Au vu cet accroissement relativisé et de la production annuelle de logements (environ 3000 par an), il ressort la nécessité n'est pas tant de produire plus de logements que de produire des logements accessibles et des équipements d'intérêt collectifs afférents (voir nos remarques pour le Titre III. Habitabilité).

Répondre à cette demande peut se faire de diverses manières : en recyclant des espaces vides adaptés à la fonction de logement, en rénovant le bâti existant ou encore en construisant de nouveaux immeubles de logements accessibles.

Remarquons que le RIE compare la densité de population de la Région, relativement faible (7.511 hab/km² au 1^{er} janvier 2021), à celles d'autres capitales ou grandes villes européennes (par exemple Barcelone, qui comptait, en 2020, 16.576 hab/km² ou Paris, qui comptait, en 2018, 20.641 hab/km²). Il s'agit cependant du Paris *intra muros* alors qu'il faudrait comparer avec le grand Paris.

IEB souhaiterait, à l'instar de ce qui est proposé dans le RIE, que soit mis en place un monitoring qui aurait pour objet :

- **d'une part, de recenser le nombre de nouveaux logements créés en application du nouveau RRU, soit via la rénovation du bâti existant dans la mesure où elle nécessite un permis d'urbanisme, soit via la construction de nouveaux immeubles de logements ;**
- **d'autre part, d'identifier le type de logement ainsi créé (sociaux, publics, privés).**

Par ailleurs, la Région n'est pas une île. La densification maîtrisée permettant d'éviter l'étalement urbain ne concerne pas que celle-ci mais tous les noyaux existants (villageois ou citadins) disposant d'une accessibilité suffisante existante ou aisément améliorable. Force est de constater que la densification de la ville-région n'a pas empêché l'étalement urbain hors de ses limites administratives. L'étalement urbain enrobe véritablement la périphérie Nord-Ouest et Sud de la Région.

La référence à « la densité du contexte environnant pertinent » manque en précision et ne semble pas conforme à la volonté de « densifier/dédensifier » certains quartiers. Il existe un risque d'aboutir à des interprétations variables voire opposées d'une administration à l'autre. Le RIE note d'ailleurs que : « l'équilibre de la densité proposée dans les projets peut être assez subjective et dépendante de la perception des différents acteurs concernés » (p. 341). Le « contexte environnant » est défini comme l'« ensemble des éléments bâtis et non bâtis constituant le cadre de référence existant situés à proximité d'une construction ». **Il nous semble que le RRU devrait préciser les parcelles qui doivent être prises en considération pour fixer le cadre de référence, comme c'est d'ailleurs le cas dans le RRU actuellement en vigueur.**

La densification seule, non assortie de certaines conditions et mesures d'accompagnement, suscite surtout la spéculation et l'augmentation de la rente foncière sans que les besoins premiers soient pour autant satisfaits. Sans l'adoption préalable d'un outil de captation des plus-values, déjà évoqué ci-dessus, la levée des obstacles à une densification dite « intelligente » est susceptible de contribuer à la flambée du foncier bruxellois à laquelle nous assistons déjà depuis l'entrée en vigueur du PRAS démographique de 2013. Déjà, lors de la réforme de 2019, le secteur associatif s'était inquiété du manque d'outils de régulation permettant de prendre en considération l'impact socio-économique de la réforme, notamment ses répercussions sur le coût des projets et, par effet d'entraînement, sur les valeurs foncières. La densification à elle

seule, ne s'est jamais muée par magie en production de logements abordables. La financiarisation du logement est passée par là. Or le Gouvernement n'a toujours pas adopté ni un système de captation des plus-values ni un mécanisme contraignant de grille des loyers.

IEB réitère sa demande :

- **de mettre en place, avant l'entrée en vigueur du nouveau RRU, des mécanismes de contrôle et régulation performants (système de captation des plus-values, mécanisme de grille des loyers contraignant) ;**
- **en parallèle, d'affecter les plus-values captées sur les projets spéculatifs à l'augmentation substantielle du nombre de logements sociaux, à la protection et au redéploiement de la biodiversité.**

Pour le surplus, IEB adhère au principe qui veut que l'on évite de densifier des quartiers déjà denses et peu accessibles en transport en commun, et que l'on densifie des quartiers peu denses et disposant d'une bonne desserte et/ou d'équipements et espaces verts à proximité, pour autant que la préservation de la biodiversité soit prise en compte. La commission d'experts avait envisagé au départ d'élaborer un outil cartographique permettant d'objectiver la densité équilibrée des quartiers du territoire régional. Néanmoins, un tel indicateur nécessitait d'être multifactoriel et surtout particulièrement évolutif, la présence d'équipements et l'accessibilité pouvant évoluer au cours du temps. Le gouvernement a donc préféré de ne pas s'y référer directement dans le texte réglementaire. Mais ce faisant, il rate son objectif. **Les dispositions sur la densité devraient différer en fonction de la densité mesurée des quartiers et de la disponibilité des infrastructures dont celles liées à la mobilité.** Le RIE signale d'ailleurs que la mesure imposant aux projets de présenter une densité équilibrée devrait être accompagnée d'un outil dynamique type SIG permettant de juger de la densité, la mixité, la présence d'espaces verts, d'équipements, d'infrastructure de mobilité et des évolutions possibles en tout point de la RBC, et ce afin que les projets puissent être jugés de manière équivalente (p. 341). Des dispositions plus favorables à la densification pourraient s'appliquer aux quartiers peu denses mais accessibles.

Enfin, l'article 8 devrait être complété pour éviter l'effet canyon ou les effets venturi.

Article 9. Emprise maximale.

Le taux d'emprise maximale des constructions de 70 % de la superficie du terrain vise tant les constructions nouvelles que les constructions existantes. Le choix de 70% de la superficie est plus restrictif que le RRU actuel qui fixe la limite à 75% du terrain. C'est une bonne chose.

Notons ici que les terrasses et chemins d'accès ne sont pas repris dans le calcul de l'emprise (voir annotation au texte réglementaire). Ces installations imperméabilisent pourtant le sol et devraient être prises en considération.

Un outil a été développé par Bruxelles-Environnement pour choisir au mieux l'implantation d'une construction: <https://environnement.brussels/news/liqsb-un-nouvel-outil-pour-evaluer-la-qualite->

[des-sols-bruxelles](#) . Il y a fort à parier que, sans législation contraignante, cela reste au stade d'intention.

Article 10. Implantation

Au-delà d'une largeur de 6 mètres par rapport à la limite mitoyenne, un décrochage est possible à condition de respecter une série de critères détaillés sur le rapport de la construction au contexte environnant. Il n'est pas clair de savoir si ces critères sont ou non cumulatifs. Il est important qu'ils le soient.

Les constructions en intérieur d'îlot ne sont généralement pas admises, sauf lorsque des conditions locales particulières le permettent, notamment la dimension du terrain, sa configuration et le rapport au voisinage. Les conditions locales ne sont pas définies dans le texte réglementaire.

Si l'intention est bien de protéger les intérieurs d'îlot – ce qui n'est pas forcément clair –, il faudrait être plus strict sur les conditions auxquelles de nouvelles constructions peuvent s'implanter en intérieur d'îlot dans les quartiers déjà denses.

Enfin, **nous ne sommes pas favorables à la diminution de la distance de 20 m à 10 m lorsque l'on souhaite affecter un bâtiment en intérieur d'îlot à du logement (article 10, in fine).**

Article 11– Profondeur

Le RRU actuellement en vigueur prévoit que lorsque deux terrains voisins sont bâtis, la construction :

- ne dépasse pas la profondeur du profil mitoyen de la construction voisine la plus profonde ;
- ne dépasse pas de plus de 3 mètres en profondeur le profil mitoyen de la construction voisine la moins profonde.

Le projet actuel autorise une plus grande densité en profondeur dès lors qu'on peut dépasser de 3 m la construction voisine la plus profonde pour autant qu'il y ait un retrait latéral de 3m. Nous regrettons l'abandon de la règle protectrice existante qui veut que les constructions nouvelles ne peuvent dépasser la profondeur du profil mitoyen de la construction voisine la plus profonde. Il y a là une sensible régression par rapport aux règles existantes, sachant que plus grandes seront les profondeurs autorisées, plus réduites seront les zones de jardins et de pleine terre. **Le nouveau RRU doit au minimum reprendre les règles protectrices de l'art. 4 de l'actuel RRU.**

Le projet prévoit en outre des exceptions pour les constructions dont les deux terrains voisins ne sont pas bâtis ou lorsque la ou les constructions voisines présentent une profondeur anormalement faible ou importante par rapport à celle des autres constructions environnantes. Dans ce cas, il faudrait néanmoins prévoir que l'empiétement respecte les règles prévues à l'article 10, §2, 1° pour la protection des intérieurs d'îlot.

La disposition ne s'applique pas aux constructions en sous-sol. Certes, les finalités ne sont pas les mêmes dès lors que la construction en sous-sol ne pose pas la question de l'accès à la lumière naturelle. Ceci dit, pour de grandes parcelles, les constructions en sous-sol pourraient être conséquentes et limiter la perméabilité des sols. C'est ainsi que sur un terrain mitoyen d'une profondeur de 37 mètres, une construction pourrait s'implanter en sous-sol jusqu'à 26 mètres (70 % de la parcelle – combinaison des articles 9 et 12). **Il faudrait établir une limite maximale pour le sous-sol, par exemple une limite de 3 m au-delà de la construction en surface. Et prévoir, à l'instar du texte actuel de l'article 4, que la construction en sous-sol soit recouverte d'une couche de terre arable de 0,60 m au moins sur toute la surface qui n'est pas construite hors sol.**

Article 12– Emprise maximale

La profondeur choisie (37 m) se justifie par le fait que les constructions ne peuvent dépasser 17m de profondeur (cf. article 10) et que les nouvelles constructions doivent s'implanter en intérieur d'îlot à au moins 20 m de la façade arrière de la construction à rue. Mais quid de la possibilité de construire des terrasses sur les 20 m qui restent, lesquelles peuvent également imperméabiliser le sol ? Comme pour l'article 9, **les terrasses et chemins d'accès ne sont pas repris dans le calcul de l'emprise. Ces installations devraient également être soumises à des normes.**

Article 13- Hauteur

Au contraire du projet de RRU de 2019, l'actuel projet de RRU maintient le concept de « raccord harmonieux ». C'est une bonne chose.

Le RRU actuellement en vigueur ne permet que de monter de trois mètres (un étage). La nouvelle disposition augmente ce gabarit. Dorénavant, la nouvelle construction pourra s'établir jusqu'à 6 mètres au-dessus de la construction mitoyenne la plus basse. Cette ouverture, certes maîtrisée, aura néanmoins pour impact de densifier ce qui est déjà dense, à savoir les quartiers centraux où habitent les populations les plus fragiles économiquement entraînant un risque de hausse foncière. Ceci en contrariété avec l'objectif affiché de ne pas densifier des quartiers déjà denses et peu accessibles en transport en commun, et de densifier des quartiers peu denses et disposant d'une bonne desserte (voir supra). **Dans cette mesure, IEB demande que la règle des 6 mètres s'applique uniquement dans les territoires dont la densité est inférieure à la moyenne régionale et qui disposent d'une bonne desserte, tandis que la règle des 3 mètres continuerait devrait continuer à s'appliquer dans les quartiers déjà denses.**

Par ailleurs, la disposition autorise de dépasser par un étage de maximum 3,5 m de hauteur, en retrait d'au-moins 3 m par rapport à la façade avant et à la façade arrière de la construction mitoyenne la plus élevée. **Là aussi IEB défend l'application de la règle d'augmentation de 3,5 m dans les territoires dont la densité est inférieure à la moyenne régionale et qui sont bien desservis.**

En outre, la limite générale ancienne qui voulait que les constructions nouvelles ne puissent pas dépasser la hauteur du profil moyen de la toiture de la construction voisine la plus élevée n'est maintenue désormais que sur une largeur minimale de 6 mètres par rapport à chaque limite mitoyenne. L'article ne définit pas de hauteur maximale stricte, mais établit une série de critères tels que l'unité typo-morphologique dans laquelle le projet se situe, le positionnement de la construction dans la scénographie urbaine ou encore la mise en valeur du patrimoine environnant. Tout ceci est très vague et permettra des interprétations subjectives pouvant induire des différences dans le traitement des demandes de permis en fonction de la sensibilité urbanistique de l'une ou l'autre administration (RIE, p. 357). Comme il n'y a aucune limite de hauteur définie, ce paragraphe concentre tous les risques spéculatifs : abandons spéculatifs, chantage au « chancre », demandes de permis multiples, urbanisme de négociation caché et suspicion de collusion... ce paragraphe constitue un incitant fort à constituer des regroupements de terrains afin de constituer des parcelles plus larges afin de bénéficier des possibilités de construire en hauteur sans réelle limite.

IEB propose qu'au-delà de la largeur de 6 mètres visée à l'alinéa 1^{er}, une hauteur maximale de 6 mètres par rapport à la construction voisine la plus élevée soit fixée et que cette règle ne s'applique que dans les territoires dont la densité est inférieure à la moyenne régionale et qui sont bien desservis. Même en limitant la hauteur à 6 mètres, on assiste à une densité visuelle conséquente (voir schéma ci-dessous).



Figure 158 : Schéma explicatif de la variante 2

La même critique peut être développée pour les constructions nouvelles en intérieur d'îlot. Les intérieurs d'îlots sont à préserver, car ils sont essentielle pour préserver une aération, des îlots de fraîcheur, un maillage de biodiversité. Vu la pression immobilière, ils sont souvent soumis à l'appétit du secteur immobilier. Or, le Good living ne remet pas en question leur potentielle construction ou densification lorsqu'ils sont non bâtis. Ils sont cadrées en termes d'emprise au sol et d'implantation, mais pas au niveau des hauteurs pour lesquelles elles sont soumises à des critères vagues alors que la qualité des intérieurs d'îlot bruxellois Dans cette mesure, les

intérieurs d'îlot devraient systématiquement présenter des gabarits inférieurs à ceux que l'on trouve à front de rue.

Le § pourrait être revu ainsi :

§ 3. Une construction nouvelle en intérieur d'îlot ne peut être autorisée que si les conditions locales permettent.

Dans ce cas, sa hauteur est fixée sur la base des critères suivants :

- **la largeur de l'espace ouvert autour de la construction ;**
- **ne pas dépasser la hauteur moyenne des constructions environnantes ;**
- **ne pas diminuer l'ensoleillement des terrains voisins**

Article 14- Implantation et hauteur (constructions isolées)

Le RRU actuellement en vigueur prévoit que la hauteur de la construction ne dépasse pas la moyenne des hauteurs des constructions sises sur les terrains qui entourent le terrain considéré.

Le projet de RRU prévoit quant à lui que la hauteur des constructions isolées s'apprécie au regard d'une série de critères, et notamment en considération du gabarit des constructions environnantes. Il est donc nettement moins contraignant que la règle actuellement en vigueur.

Le critère des « constructions environnantes » n'est pas sans rappeler celui contenu dans le projet de RRU de 2019. IEB avait déjà critiqué cet assouplissement. Le RIE joint au projet de RRU de 2019 signalait que cette terminologie permet une plus grande souplesse des constructions à prendre en compte dans le calcul de la moyenne, ce qui permet aux autorités compétentes pour statuer sur des demandes de permis d'intégrer dans le calcul de la moyenne l'ensemble des constructions impactant le paysage urbain (p. 243). Mais il est clair que cette formulation est imprécise et laisse la place à un jugement situationnel, avec des risques de dérives urbanistiques, administratives, financières, etc. En ne circonscrivant pas plus avant quelles sont les « constructions environnantes » visées, le projet de RRU laisse l'identification de celles-ci à l'appréciation de l'autorité. Des bâtiments atypiques, tels que les tours de grande hauteur, pourraient dès lors être pris comme référence et entraîner l'autorisation de gabarits de plus en plus hauts. **Pour cette raison, IEB souhaite que la hauteur des constructions isolées ne dépasse pas la moyenne des hauteurs des constructions sises sur les terrains qui entourent immédiatement le terrain considéré.**

Les critères listés relatifs à la hauteur des constructions doivent par ailleurs **prendre en compte les couloirs de vol d'oiseaux et de chauves-souris (ajout d'un critère : « la présence de couloirs de migration pour l'avifaune »)**. Les études d'incidences et/ou évaluations appropriées Natura 2000 identifient ces couloirs.

Signalons que pour cet article stratégique, le RIE n'étudie aucune variante alternative.

Chapitre 4 Enveloppe des constructions

Article 19 – Isolation thermique des constructions existantes

L'isolation par l'extérieur est une méthode de plus en plus pratiquée dans une optique de diminution des consommations énergétiques sans nœuds constructifs et sans perte de la surface d'habitation. Cet article permet d'éviter le recours systématique au crépi (le moins épais) et d'avoir une variété de façades plus intéressantes au niveau urbanistique et permettant de conserver les qualités patrimoniales à l'échelle d'un bâtiment ou d'un quartier. Cette méthode nécessite toutefois un décalage de la façade par rapport à l'alignement. La disposition prévoit que l'isolation thermique par l'extérieur d'une façade doit laisser un cheminement piéton libre d'une largeur d'au moins 2 mètres, lequel peut être réduit à 1,7 mètres en présence d'un obstacle isolé. Le vade-mecum piétons de la Région recommande de laisser un passage libre de 1,5 mètre minimum en cas d'obstacle ponctuel sur un trottoir de 2 mètres de large. Dans cette mesure, IEB souscrit à la disposition commentée.

Toutefois, **la disposition ne prend pas en considération les espèces cavernicoles (terme à définir dans le glossaire) qui nichent souvent en façade. Les rénovations de façade devraient veiller à préserver leur habitat, voire créer de nouveaux habitats.**

Article 20 - Toitures

Le RRU actuellement en vigueur impose que les toitures plates non accessibles de plus de 100 m² soient aménagées en toitures végétalisées. La diminution de la surface minimale requise pour cette obligation d'aménagement avait déjà été initiée lors du projet de RRU de 2019, où était visée une surface de 60 m² de toiture plate non-accessible. L'actuel projet de RRU vise, lui, les toitures plates d'une superficie supérieure à 20 m². Peu de projets de construction présenteront une superficie inférieure, hormis des petites extensions, des garages, des abris de stockage ou des petites vérandas. Cet article traduit donc la volonté de maximiser l'utilisation des toitures plates. C'est une bonne chose, puisque cela permet de diminuer la quantité d'eau évacuée vers le réseau d'égouttage et donc de réduire les risques d'inondation.

Il existe deux sortes de toitures végétalisées : la toiture végétalisée intensive et la toiture extensive. Une toiture végétalisée extensive peut retenir jusqu'à 50 % de l'eau de pluie (avec environ 10 cm de substrat) avant de saturer. Une toiture intensive peut en retenir jusqu'à 90 % (avec plus de 50 cm de substrat) (RIE, p. 228).

Le RRU devrait préciser que les toitures plates soient préférentiellement aménagées en toitures végétalisées intensives.

L'aménagement des toitures en zone récréative ou de production agricole/horticole contribue généralement à créer des habitats pour la faune et la flore mais dans une moindre mesure que les toitures végétalisées, les milieux créés étant généralement moins naturels et soumis à davantage de pressions anthropiques. Du point de vue nourricier, l'agriculture urbaine ne peut

se substituer à une agriculture de pleine terre. La culture sur toit est plus énergivore, nécessite de nombreux intrants, et est peu pourvoyeuse d'emplois. C'est pourquoi, **les toitures végétalisées devraient être l'usage prioritaire des toits plats, les autres fonctions pouvant s'envisager pour de très grandes toitures plates où un pourcentage minimum de toiture végétalisée devrait être fixé.**

Le projet de RRU prévoit que les cabanons techniques et d'accès à la toiture peuvent dépasser la hauteur maximale de la construction pour autant qu'ils soient intégrés harmonieusement à la toiture de manière à limiter leur impact visuel. Il y a là une importante régression par rapport au régime existant (article 6 et 8 du Titre I), que rien ne justifie sur le plan de l'embellissement de la ville et de la mise en valeur des perspectives urbaines (cité parmi les objectifs du Titre I – Espace ouvert). **IEB plaide pour le maintien de la règle selon laquelle la hauteur maximale intègre les installations techniques sur toiture.**

S'agissant des toitures en pente, IEB souhaiterait que les matériaux naturels soient prioritaires, et non uniquement une branche de l'alternative à la discrétion du demandeur de permis.

Article 21 – Evacuation

La disposition en projet conditionne le placement de certains conduits d'évacuation à l'intégration harmonieuse de ces conduits à la façade. Il convient de préciser ce qu'il y a lieu d'entendre par « intégration harmonieuse », de manière à éviter les différences d'interprétation selon l'administration considérée.

Article 24 - Antennes

La Région bruxelloise compte actuellement « environ 1500 sites » d'implantation d'antennes de téléphonie mobile (chiffre disponible au 16/11/22 sur le site de Bruxelles Environnement). Chaque site cumule les technologies 2,3 et 4G et comporte donc un nombre variable d'antennes exploitées par un ou plusieurs opérateurs. Entre 2014 et 2017, le nombre d'antennes est passé d'environ 5.900 à 10.100 antennes. Force est de constater que le chiffre de 871 antennes repris dans le RIE (p. 389) est loin en deçà de la réalité.

Les différentes notions relatives aux antennes (site, antenne, mât, station émettrice, antenne relais, etc.) doivent être clarifiées et figurer dans le glossaire du RRU.

IEB accueille favorablement l'abandon de la hauteur maximale de 6 mètres pour les mâts en toiture, qui figurait dans le projet de RRU de 2019.

Chapitre 6. Enseignes et publicités

Les nombreuses imprécisions du texte proposé pourraient créer de nouvelles niches publicitaires à Bruxelles. On pense en particulier aux façades des immeubles privés, aux

terrasses, aux toits et aux pignons. En effet, la publicité sur façade, toit ou terrasse n'est plus explicitement interdite. De même, la publicité sur pignon n'est plus explicitement réglementée.

Articles 30 et 31 – Panneaux de chantier et publicité

Les textes sur les panneaux de chantier devraient être lisibles depuis l'espace public. Les panneaux devraient mentionner les coordonnées des intervenants à l'exclusion de toute publicité.

Le projet de RRU autorise la publicité sur les bâches de chantier avec une limite en hauteur (12 mètres), mais pas en largeur. Nous refusons la publicité sur les bâches de chantier. Si elle est maintenue, il importe de mentionner une largeur maximum (12m par exemple).

4. TITRE 3. Habitabilité.

Nous parlerons d'un **article 0 pour évoquer ce qui** est donc totalement absent du RRU : une disposition assurant un quota de logement social. C'est parfaitement incompréhensible lorsque l'on connaît le retard immense que notre Région accuse dans ce domaine et que la volonté de créer du logement social et de résorber la liste d'attente pour un logement est martelée à l'envi. Si ce nouveau RRU doit être l'outil réglementaire qui encadre l'urbanisme et le logement pour les 20 prochaines années, alors il est inacceptable de ne pas y trouver un article réglementant le logement social. D'autant que jusque dans une version de travail très récente du projet de RRU, deux articles prévoyaient bien d'encadrer la création du logement social en Région bruxelloise. **Il s'agit des anciens articles 17 (« Tout immeuble à logements multiples comportant au moins 30 logements intègre au minimum 20 % de logements sociaux et/ou moyens ») et 22 (« Tout immeuble à logements multiples comprenant au moins 30 logements étudiants intègre au minimum 20 % de logements accessibles aux conditions du logement social »).** Nous plaillons pour la réintroduction de ces dispositions.

IEB n'est absolument pas convaincu par l'argument selon lequel ces articles ont été retirés faute d'une assise juridique suffisante. La même chose a été dite à propos de la volonté d'imposer la construction de logements sociaux via les Plans d'Aménagements Directeurs et pourtant, la disposition Heyvaert³, qui va dans ce sens, a tenu bon malgré les recours en justice. **IEB demande donc que soient réintroduits les deux articles sur le logement social.**

Nous en profitons pour demander les deux changements suivants :

- diminuer de 30 à 20 le nombre de logements à partir duquel un immeuble est concerné.
- supprimer la mention « /ou moyens » de l'article 17 afin de ne prévoir, comme pour les logements étudiants, que du logement social.

Voici donc la formulation finale des deux articles tels que proposés :

« Tout immeuble à logements multiples comportant au moins 20 logements intègre au minimum 20 % de logements sociaux »

« Tout immeuble à logements multiples comprenant au moins 20 logements étudiants intègre au minimum 20 % de logements accessibles aux conditions du logement social »

Dans sa forme actuelle, plusieurs articles du RRU semblent chercher à encadrer le phénomène du **coliving**, mais sans jamais explicitement nommer celui-ci. On peut citer, par exemple, l'article 12 qui spécifie les normes concernant la cuisine et les locaux sanitaires dans les logements collectifs, ou encore l'article 4 qui impose des espaces extérieurs de convivialité dans les grands logements collectifs. Il y a donc une multiplication de règles qui concernent les logements collectifs, et qui rajoutent de nombreuses contraintes à ceux-ci, mais sans pour autant parvenir à totalement encadrer certaines dérives du coliving.

³ Le PAD Heyvaert comporte une clause qui prévoit l'imposition de 25% de logements sociaux - ou assimilés à du logement social - dans tous les projets, publics ou privés, de construction de logements de plus de 2 000 m².

Pour IEB, il serait préférable de créer une section distincte du RRU, ou un arrêté séparé, consacrés au coliving en vue d'encadrer fermement ses dérives spéculatives. L'objectif que nous poursuivons est bien de limiter ici les nuisances liées aux projets commerciaux de coliving, qui s'apparentent à de l'hôtellerie déguisée, et pour lesquels il semble essentiel :

- de limiter le nombre maximal de chambres. Aucun projet de logement collectif ne devrait, décemment, proposer plus de 10 chambres dans le même projet ;
- de s'assurer qu'il ne puisse pas y avoir plusieurs projets de coliving à proximité directe les uns des autres (il y a déjà actuellement des projets où un même promoteur construit simultanément 3 ou 4 coliving, comprenant chacun plus de 10 chambres, sur le même site) ;
- d'imposer une taxation sur les revenus du coliving qui soit équivalente à la taxation en vigueur dans l'hôtellerie.

IEB souhaite souligner que de nombreuses dispositions de cette nouvelle mouture du RRU imposent des normes de construction plus contraignantes que dans le RRU actuel. Ces articles concernent, par exemple, la taille minimale des logements, la hauteur minimale des plafonds - en particulier au rez-de-chaussée en vue de permettre la future réaffectation des bâtiments, ou encore l'accès à un espace extérieur. Si ces exigences devaient permettre une meilleure qualité de vie aux futurs habitants, leur mise en œuvre imposera également des coûts de constructions plus importants. Il est évident que sans accompagnements, ces mesures vont entraîner une hausse des loyers. Cette perspective est parfaitement inacceptable dans une Région comptant 60 % de locataires, dont bon nombre vivent avec des revenus limités et qui ont déjà vu la part de leurs revenus consacrée au logement et à ses charges exploser ces dernières années. **Il est donc plus qu'urgent de mettre en place des mécanismes sérieux de contrôle des loyers.**

Ces mécanismes peuvent prendre plusieurs formes : gel des loyers, blocage de l'indexation, enregistrement systématique des baux et interdiction de l'augmentation du loyer entre deux baux (mécanisme qui existe déjà partiellement, mais dont l'application n'est jamais contrôlée dans les faits). Non seulement il est essentiel que ces mécanismes de contrôle des loyers soient mis en œuvre, mais en plus il faut **s'assurer qu'ils le soient avant que les nouvelles mesures introduites par la réforme du RRU n'entrent en vigueur** et ne commencent à porter leurs effets.

Chapitre 3. Logement

Article 11. Superficie de plancher nette minimale

L'article 11 impose des superficies plancher nettes minimales par type de logement. Le principe est de considérer le logement dans sa globalité et non plus d'imposer une taille minimale par type de pièce. L'objectif annoncé est d'offrir plus de flexibilité dans la façon dont les pièces sont agencées au sein du logement.

Cet article est parfaitement illustratif de la nouvelle orientation du RRU . Sous couvert d'un objectif de flexibilité, on propose en fait une dérégulation, ce qui conduit à détricoter des normes protectrices. Le risque avec ce type d'approche est de tolérer des espaces très peu qualitatifs, tant que l'ensemble du logement respecte certaines normes, et de se retrouver ainsi avec des pièces difficiles à vivre.

Pour IEB, il n'est pas justifié de vouloir supprimer la norme du RRU actuellement en vigueur selon laquelle la première chambre de chaque logement doit avoir une surface minimale de 14m². Nous demandons donc que cette norme soit introduite dans la nouvelle mouture du RRU (à ajouter à l'article 3). Par ailleurs, nous demandons que le nombre de chambres autorisées par logement soit limité à 10 (et non 15 comme dans la version actuelle du RRU).

Article 17. Mixité de typologie des logements

L'article 17 vise à imposer une répartition équilibrée dans la typologie de logements proposés au sein des immeubles à logements multiples. Si ce principe est souhaitable, il est par contre totalement illusoire de penser y parvenir sans imposer des quotas. C'est un exemple typique de mesure sans normes spécifiques qui créera du flou dans son application, de l'incertitude chez le demandeur et un régime discrétionnaire dans son application.

Dans la mesure où le plus gros problème dans l'offre de logements à Bruxelles est la surabondance de très petits logements et le manque structurel de logements familiaux, **IEB propose la mise en application d'un système simple : les immeubles de logements collectifs doivent prévoir un nombre d'unités d'habitations équivalentes entre les très petits logements (studios et logement 1 chambre) et les logements familiaux (logements de minimum 3 chambres).**

Chapitre 4. Stationnement et livraison

Article 26. Emplacements de parcage pour véhicules automobiles

L'article 26 est censé réglementer les emplacements de parcage pour véhicules automobiles.

Force est de constater que les **dispositions en projet sont largement moins contraignantes que les dispositions actuellement en vigueur**. Ainsi, le nombre d'emplacements est déterminé « *moyennant une proposition du demandeur* ». Pourtant, le RRU en vigueur prévoit un nombre minimum et maximum d'emplacements de parking. **Il nous semble important de revenir à un système contraignant afin d'éviter les abus potentiels**. D'abord, parce que le COBAT prévoit la réalisation d'une étude d'incidences dès qu'un parking dépasse le nombre de 199 emplacements. La nouvelle législation risque d'inciter le demandeur à proposer un nombre d'emplacements en fonction des contraintes du COBAT, et non des réalités sociales du quartier

et des habitants. Ensuite, parce que le RIE pointe le risque de procéder de la sorte. Il doute d'ailleurs que cela engendre un report modal : « *La justification du nombre d'emplacements étant laissée aux demandeurs et étant non liée à un objectif de pression sur le stationnement, l'effet de la mesure sur l'incitation à délaissier la voiture au profit des autres modes de transport devrait être assez limité.* » (p. 500).

Toujours à ce sujet, il nous semble très difficile de déterminer le taux d'équipement en voiture d'un ménage au moyen d'un profil. La propension d'un ménage à avoir un équipement automobile reste aujourd'hui une inconnue. Nous savons tout au mieux qu'il existe une corrélation non linéaire entre le fait de posséder une voiture, le revenu disponible et la taille du ménage. Dans ces conditions, **nous demandons que le nouveau RRU justifie la demande en stationnement sur des éléments tangibles et notamment sur la saturation du parking en voirie ! A minima, il s'agira de mieux définir les critères encadrant la proposition du demandeur. Par exemple : « Les dispositifs alternatifs de mobilité partagée ou de stationnement hors voirie dans le quartier » sont censés être une balise déterminant le nombre d'emplacements de parcsages. Il faudrait fournir des indicateurs chiffrés explicitant à partir de quel seuil les dispositifs alternatifs justifient une diminution du nombre d'emplacements.**

Enfin, il y a lieu de durcir la réglementation sur les terrains affectés aux activités productives. En effet, au sein de ces zones il faut éviter une concurrence entre les riverains et les entreprises pour l'utilisation de la voirie. Il y aurait lieu d'exiger dans ce cas particulier un emplacement de stationnement par unité d'habitation.

En vous remerciant d'avance de la bonne attention que vous porterez au présent avis, nous vous prions d'agréer, monsieur le Secrétaire d'Etat, madame, monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

L'équipe d'Inter-Environnement Bruxelles

Le 19 janvier 2023