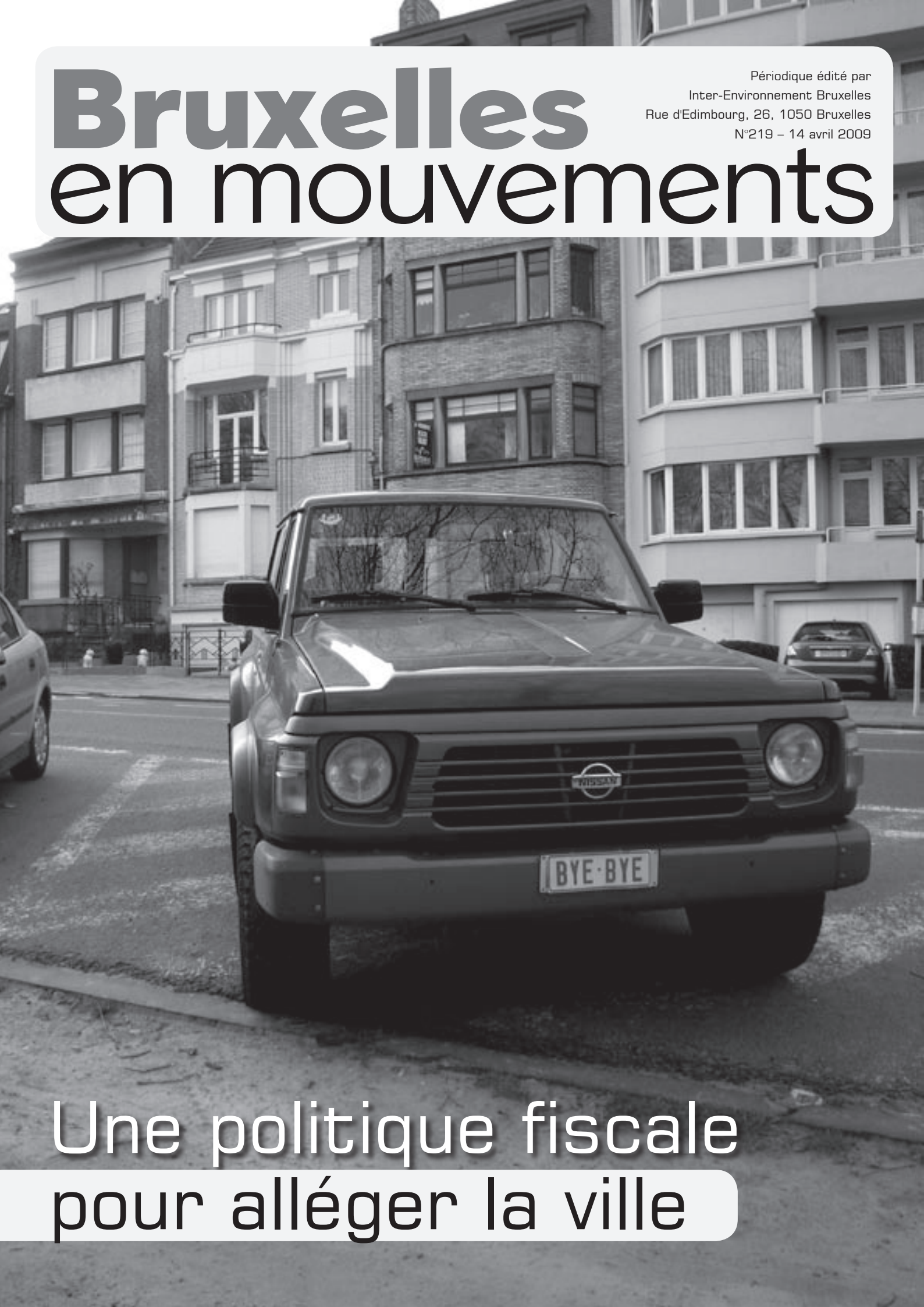
Bruxelles en mouvements

Périodique édité par
Inter-Environnement Bruxelles
Rue d'Edimbourg, 26, 1050 Bruxelles
N°219 – 14 avril 2009



Une politique fiscale pour alléger la ville

Une fiscalité automobile au service de l'environnement

En bref

De longue date, les déplacements en voiture sont favorisés par les politiques publiques. Depuis peu, l'achat de véhicules très polluants est découragé et des incitants financiers à choisir une mobilité douce voient le jour mais sans remettre fondamentalement en cause le modèle auto-centré. Les conséquences économiques et sociales de la domination de l'automobile ne sont pas compensées par les recettes provenant des différentes taxes ou des accises sur les carburants. Au final, ces recettes ne sont jamais directement réinvesties dans la mobilité. Qui plus est, les mécanismes permettant de défiscaliser des frais liés à l'automobile ou d'offrir un avantage en nature connaissent un succès massif, aux dépens des finances publiques. Pourtant, il existe des mécanismes politiques à même de responsabiliser les automobilistes et d'améliorer le partage de la ville. Mais la route est encore longue...

A l'opposé de l'impasse où mène l'actuelle politique des transports, la « mobilité durable » doit se comprendre comme un modèle de déplacement respectueux de l'environnement et du cadre de vie. Face aux enjeux climatiques, énergétiques et de santé publique, jusqu'ici délaissés, un revirement s'impose. Et la politique fiscale doit y contribuer, selon le principe simple du pollueur-payeur, en intégrant la dimension environnementale dans le coût global de chaque mode de transport.

ALMOS MIHALY

Le parc automobile est arrivé largement à saturation.

Outre sa fonction générale de redistribution des richesses et de financement des services au public, la fiscalité est un levier efficace dans la régulation vers une mobilité nouvelle, influant tant sur les comportements de consommation des citoyens que sur les mécanismes de production et de distribution.

L'outil fiscal

Les taxes prélevées à l'achat d'un véhicule et de son carburant ainsi que celles de mise en circulation et de roulage ont été de longue date déterminées par l'Etat fédéral au nom de considérations strictement budgétaires et sans rapport aucun avec le réchauffement climatique. La déductibilité insoutenable des frais professionnels d'un véhicule, de société ou non, est un tabou des négociations entre partenaires sociaux. Récemment, la philosophie a évolué dans une optique favorable au renouvellement du parc automobile par des «*véhicules propres*». L'assiette fiscale s'est déplacée, soulageant les véhicules peu émetteurs aux dépens des plus polluants. Si ces nouveaux incitants qui se veulent neutres pour le budget de l'Etat soutiennent effectivement un modèle économique basé sur la croissance, ils ne présentent aucun intérêt environnemental. Encourager l'achat automobile induit une augmentation du

parc total et l'accroissement subséquent de l'empreinte écologique car un véhicule ne pollue pas uniquement quand il roule, mais également lors des phases de construction et de traitement en fin de vie. Quant aux «*voitures vertes*» à l'hydrogène ou au lithium que nous promet la recherche scientifique, elles basent leurs technologies sur l'utilisation de matières premières nobles, rares et chères ; et l'impact total de leur cycle de vie n'en est qu'alourdi.

A cet égard, il faut veiller à ne pas tomber dans le panneau de la voiture électrique dont l'énergie provient principalement du très polluant nucléaire. Apparaissent également les premières générations de biocarburants qui, usurpant leur appellation, ne se font appeler carburants propres que pour bénéficier d'une fiscalité moindre.

La voiture de société ou la société de la voiture ?

Le régime fiscal belge des voitures de société est le plus avantageux de toute l'Union Européenne. Présentées sur un plateau d'argent comme un avantage fiscal, elles font le bonheur des entreprises et des travailleurs et représentent la moitié des véhicules immatriculés chaque année. Depuis avril 2008, la déductibilité fiscale d'une voiture de société est liée à son taux d'émission de CO_2 mais les entreprises sont également autorisées à déduire 100% du coût d'achat des carburants, ce qui annihile tous les bienfaits de la première mesure et ne va pas ramener sur terre les bénéficiaires d'une «*carte essence*», déresponsabilisés par l'illusion de la gratuité de la mobilité.

Quant aux travailleurs, ils peuvent déclarer et déduire leurs frais de transport au titre de frais professionnels. Cette déduction augmente avec la distance entre le domicile et le travail, favorisant là encore un plus grand usage de la voiture.

A l'analyse, on constate que l'internalisation des coûts du transport n'a fait qu'une timide apparition dans le bouquet fiscal. Elle est par trop marginale pour endiguer le recours à l'automobile.

Une batterie de mesures complémentaires

Il existe une batterie de mesures à utiliser conjointement pour réorienter l'outil fiscal au service de la qualité de vie. Malheureusement, les responsables politiques n'utilisent jamais qu'un élément de la batterie ou, pire, considèrent que les nouveaux outils sont destinés à remplacer les anciens, dans un objectif de neutralité budgétaire. Or, seule une combinaison de tous les outils garantit l'équation : pollueur-payeur ou, en l'occurrence, utilisateur-payeur.

Tout d'abord, il faut conserver les modes de taxation actuels tout en les modulant selon les émissions pour rendre les véhicules polluants résolument peu attractifs. Ce qui n'équivaut pas à pousser à l'achat de voitures moins polluantes. Ensuite, il faut drastiquement révolutionner notre approche de la voiture de société, en lui ôtant son caractère fiscal avantageux.

Des mesures plus radicales

En outre, il serait salutaire de faire payer l'utilisation réelle en instaurant une taxation kilométrique intelligente. Une taxation proportionnelle à la classe de pollution du véhicule, au nombre de kilomètres parcourus, à l'heure, au réseau emprunté, au taux d'occupation de la voiture... Un péage de zones ciblant spécifiquement les quartiers de bureaux et les zones bien desservies en transport public s'appliquerait parfaitement à la topographie et à la démographie bruxelloises.

Cherchez l'erreur

Pour vous la voiture de société, c'est surtout :

- L'étalement du territoire
- Les trottoirs encombrés
- Les trams dans les bouchons
- Le bruit
- L'odeur
- La pollution
- Les accidents
- La carte essence
- Le faux sentiment de sécurité
- Ma liberté
- Le coût des infrastructures
- Le symbole de l'individualisme
- Le trou dans les finances publiques
- L'agressivité au volant

JÉRÔME MATAGNE

Le transport en commun reste le mode de déplacement le plus économique et dont l'empreinte écologique est la plus légère.

Selon Bruxelles Environnement (IBGE), les transports sont responsables de :

- 75 % des Composés organiques volatils (COV).
- 77% des émissions d'oxydes d'azote (NO_x).
- 80% du monoxyde de carbone (CO).
- 30% du dioxyde de carbone (CO_2).

Si ces chiffres concrets permettent une prise de conscience de la pollution de l'air, chez IEB on lutte également contre l'emprise du réseau routier sur le territoire et ses conséquences visuelles et acoustiques.

PHILIPPE MEERSSEMAN

Le péage urbain est l'un des moyens pour internaliser les coûts de la voiture et inciter à réduire la pression automobile.

Enfin, puisque le recours à la voiture est fortement déterminé par la plus ou moins forte probabilité de trouver facilement une place de parking, il faut rendre le stationnement payant au sein des immeubles de bureaux. Pour conscientiser les employés, il faut leur faire payer le privilège de la place de parking au pied de leur travail, à tout le moins dans les zones proches des stations de métro et de train.

Face au régime des voitures de société qui est très connu et largement utilisé, il existe d'autres systèmes favorables à la mobilité douce dont l'écho est bien plus étouffé. La suite du dossier s'intéressera successivement aux deux catégories, avec leurs intérêts et leurs travers.

Jérôme Matagne

Diagonale

Depuis peu, on entend certaines voix réclamer un abaissement de la taxation sur l'énergie et sur les carburants, dans la continuité des politiques déresponsabilisantes et à courte vue qui ont mené à l'impasse. D'autres voix militent pour l'investissement massif dans les nouvelles technologies. S'il faut sans cesse encourager la recherche dans le domaine de l'efficacité énergétique, il faut surtout œuvrer à la réduction de la demande et à une augmentation d'offres alternatives.

La fiscalité n'est pas l'unique responsable de la surexposition automobile. La conception des infrastructures doit inciter aux alternatives et l'enseignement doit éveiller l'esprit critique. Idéalement, les mesures fiscales devraient corroborer la réflexion critique de chacun et soutenir les alternatives. Si les politiques n'incitent pas fiscalement à changer les comportements, attendrons-nous une nouvelle flambée du prix du pétrole pour abandonner la voiture ? Mais quand ce jour viendra, aurons-nous développé suffisamment d'alternatives ?

La voiture de société : un avantage pas nature !

Prendre à bras le corps la fiscalité automobile ne peut faire l'impasse sur le régime fiscal outrageusement avantageux dont bénéficie la voiture de société. Mais comment s'aventurer sur la remise en question de ce salaire en nature, symbole de statut social, particulièrement attractif tant pour l'employeur que l'employé et difficile à concurrencer ?

Les entreprises belges continuent d'accroître leur flotte de voitures de société, et ce, malgré un contexte économique morose, une crise patente des énergies fossiles et un nouveau régime fiscal pénalisant les voitures de société les plus polluantes [1]. Dans notre pays, la voiture de société constitue *l'incentive* le plus répandu pour motiver et fidéliser les salariés : c'est le cas de 62% des entreprises belges contre 46% en moyenne en Europe.[2] Trois employés sur dix disposent chez nous d'une voiture de société contre moins de un sur dix aux Pays-Bas. Le marché belge des voitures reste en moyenne plus stable que celui de ses voisins précisément en raison de la place qu'occupe la voiture de société au sein de ce marché. Un bienfait ?

Un bilan écologique carbonisé

Notre flotte a un caractère comparativement plus polluant que ses consœurs européennes notamment en raison d'un encadrement nettement plus laxiste. Face à ce constat, la parade du secteur automobile pour répondre aux enjeux climatiques est d'inciter au renouvellement des flottes automobiles. Très mauvais calcul sous l'angle environnemental puisque la construction d'un véhicule moyen émet 5 tonnes de CO_2 soit l'équivalent d'un trajet de 35 000 km. Il s'agit en outre d'un parc à 90% dieselisé et fort émetteur de micro-particules particulièrement nocives pour la santé. Epinglons enfin l'effet sur-consommatoire provoqué par la quasi-gratuité de leur usage : plus de la moitié des voitures de société roulent plus de 30 000 kilomètres

THIERRY KUYKEN

37% des voitures entrant à Bruxelles sont des voitures de société.

[1] Depuis le 1er avril 2008, la déductibilité fiscale des voitures de société dépend des émissions de CO_2 : de 90% pour les voitures les moins émettrices à 60% pour les plus énergivores.
[2] Données 2008 du Corporate vehicle observatory (CVO).

Le roi du protocole de Kyoto : le péage urbain

Au chapitre des mesures permettant d'internaliser les coûts de la voiture et d'atteindre les objectifs que la Région bruxelloise s'est assignée pour atteindre sa conformité au protocole de Kyoto, le péage urbain est sans nul doute un levier exceptionnel. Les scénarios testés par l'IBGE dans le cadre du Plan IRIS 2 démontrent qu'il s'agit de la seule mesure qui permette, à relativement court terme, d'atteindre l'objectif de -20% de pression automobile et partant une réduction drastique des émissions de CO_2.

Cette mesure ayant déjà été étudiée en long et en large par IEB, nous vous renvoyons vers notre dossier en ligne : *http://www.ieb.be/le-peage-urbain-a-bruxelles*.

JÉRÔME MATAGNE

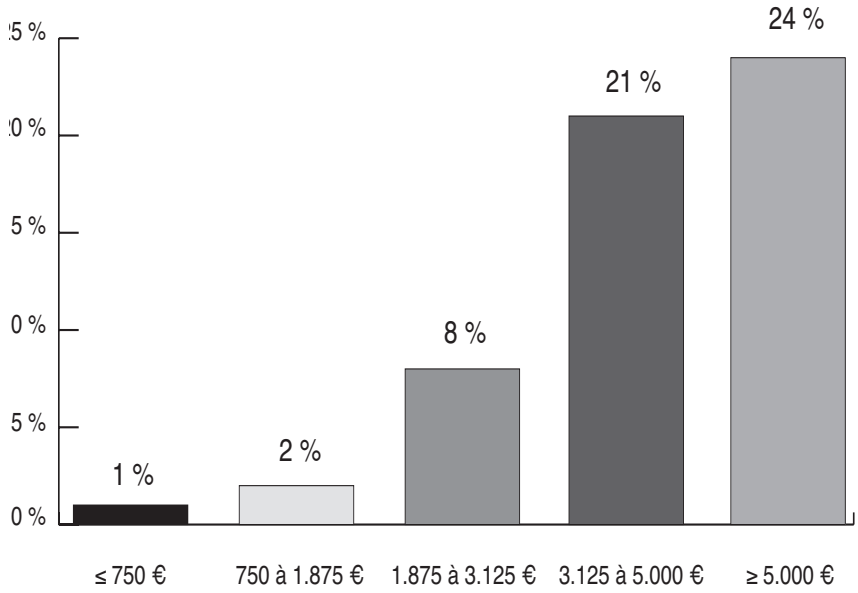
La place Flagey offre une solution à plusieurs facettes : bus, tram et voitures partagées.

par an, le plus souvent à des fins privées [3], et contribuent à l'exode urbain. Bilan : 37% des voitures qui franchissent le Ring à destination de Bruxelles chaque matin sont des voitures de société qui viennent embouteiller et asphyxier la capitale. On l'aura compris, il ne suffit pas de rendre le parc des voitures de société plus vert.

Un vecteur profond d'inégalité

La voiture de société est un privilège de classe socio-économique. La moyenne des revenus des bénéficiaires de voitures de société est deux à trois fois supérieure à la moyenne des revenus de tous les propriétaires de voitures privées.[4] Une entreprise comme KPMG dispose de 800 voitures de société pour 950 travailleurs, alors que dans le secteur public on trouve moins d'une voiture de société pour cent travailleurs. On constatera également que les hommes (77%) en disposent davantage que les femmes (23%). Ces véhicules génèrent des coûts externes importants en termes de pollution, de santé, de sécurité, qui sont supportés par l'ensemble de la population.

Pourcentage des ménages disposant d'une voiture de société dans chaque classe de revenu (1999). Source : Mobel



Oser un changement de trajectoire

Le sujet reste tabou : ni le Printemps de l'environnement, ni le Plan fédéral de développement durable n'ont osé s'en prendre au must de l'avantage salarial. La question a été renvoyée à un groupe fiscalité verte qui tarde à s'activer. Si la crise budgétaire a incité le gouvernement Leterme en 2008 à réfléchir à une réduction de la déduction fiscale des cartes-essence payées par l'employeur permettant de rapporter 300 à 400 millions d'euros annuels, la mesure semble être passée à la trappe. Dans cette optique, la carte n'aurait plus été déductible à 100% mais seulement de 60 à 90%.

Selon IEB, à terme, la voiture de société doit être exclusivement réservée aux

professions pour lesquelles l'usage d'un véhicule est indispensable (travailleurs du bâtiment, médecins, délégués commerciaux,...). Pour les autres, la voiture de société doit être progressivement remplacée par d'autres avantages en nature tout en évitant de tomber dans le piège de l'accroissement des privilèges d'un segment de la population. De ce point de vue, une aide à l'accès au logement serait probablement inéquitable à moins d'être couplée à une condition d'acquisition dans une certaine sphère de proximité par rapport au lieu de travail.

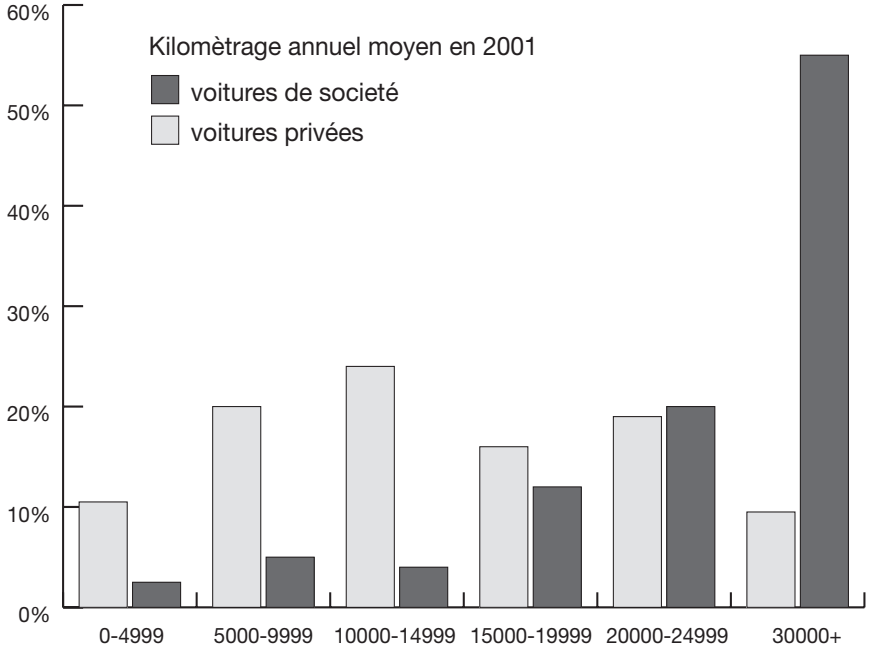
La SNCB a tenté une initiative originale au travers du projet Railease lancé en 2008 mais qui connaît un démarrage plus que mitigé. Elle se présente sous la forme d'une carte de 60 trajets libre-parcours sur le réseau ferré, liés non à une personne mais à une entreprise. En décembre 2008, seules deux entreprises avaient mordu à l'hameçon.

Une piste récente prônée en région bruxelloise est celle du package alternatif *Hypermobil*. Celui permettrait à son détenteur de voyager sur l'ensemble des réseaux de transports publics (STIB, TEC, De Lijn, Thalys, TGV), de recourir aux sociétés de taxi et de carsharing, de louer ou d'acheter un vélo. Les employeurs plafonneraient l'avantage à un montant équivalent à celui d'une voiture de société. En contrepartie, ils bénéficieraient d'une déduction fiscale identique à celle en vigueur pour les voitures de société les moins polluantes (90%). Dans la mesure où l'avantage pourrait être étendu à l'ensemble de la famille, sa valeur pourrait devenir réellement attractive. Le Parlement bruxellois a voté à l'unanimité le 15 octobre 2008 une résolution encourageant l'usage des transports publics par la création de la carte Hypermobil comme alternative à la voiture de société.

La carotte pour inciter les employeurs à adopter ces mesures pourrait prendre la forme d'une modulation du taux d'impôt à la baisse pour les sociétés qui mettent en œuvre des stratégies de déplacement produisant des résultats étayés de transfert modal vers des moyens de transport durables. Ces pistes méritent sérieusement d'être explorées d'autant que le secteur économique n'y serait pas si allergique qu'on ne le pense. En octobre 2008, la fédération patronale des entreprises technologiques relevait que sept entreprises sur dix de son secteur étaient favorables à l'introduction d'une carte mobilité liée à un budget transport.

C'est un dossier chaud à saisir de toute urgence, tout le monde y gagnera !

Claire Scohier



Le kilométrage des voitures de société se concentre dans les valeurs les plus élevées, avec plus de la moitié de ces véhicules roulant plus de 30 000 km par an, alors que les voitures privées se distribuent plus uniformément entre les diverses classes considérées.

[3] Selon le Rapport COCA commandé par le SPF Mobilité et dont les résultats ont été diffusés en 2007, 76% des voitures de société sont utilisées comme voiture personnelle. Alors qu'un véhicule privé roule en moyenne 30 km/jour, une voiture de société parcourt en moyenne 62 km.

[4] H. Goldman, «*Voitures de société*», Politique, n° 53, février 2008, p. 4.

Gagnez du temps... abandonnez votre voiture !

Le gain de temps est l'argument généralement invoqué par les automobilistes que l'on interroge sur l'une de leurs motivations à faire un usage prioritaire de la voiture sur les autres modes de transport. Des auteurs comme Illich et Dupuy dans les années 1970 ont pourtant pointé les contradictions internes de cette motivation au travers de la «*trahison de l'opulence*» et la nécessité d'une autolimitation des besoins. En effet, ces auteurs se sont livrés à un calcul en termes de temps de travail nécessaire pour couvrir le coût d'une automobile. «*Le cadre moyen d'une ville en moyenne qui roule 16 000 km par an consacre à sa voiture en moyenne plus de 4 heures par jour ; soit qu'il se propulse avec elle, soit qu'il l'entretienne, ou bien encore qu'il travaille à la payer. Chaque heure de ce temps lui permet donc de parcourir 10 km.*» Soit une vitesse moindre qu'un déplacement en bicyclette. Ce qui fait dire à ces auteurs que la voiture est chronophage.

Ivan Illich, *Energie et équité*, Paris, Seuil, 1975 et Jean-Pierre Dupuy, «*Némésis de l'économie*», *Ordres et désordres. Enquête sur un nouveau paradigme*, Paris, Seuil, 1990, pp. 29-57.

Promouvoir des modes de transport alternatifs

A côté de la Carte Hypermobil, qui pourrait représenter une alternative à l'avantage salarial qu'est la voiture de société, d'autres incitants existent aujourd'hui pour promouvoir les modes de déplacements alternatifs. Petit aperçu de quelques-uns d'entre eux.

L'abonnement de transport public[1]

L'intervention minimale des employeurs dans le prix des transports publics des travailleurs pour le trajet domicile-lieu de travail est portée à 75% en moyenne à partir du 1er février 2009 (accord interprofessionnel 2009-2010). Certains employeurs remboursent jusqu'à 100 % du prix de l'abonnement.

L'indemnité vélo

Une indemnité de bientôt 0,2 €/km sera versée au travailleur pour les kilomètres, parcourus à vélo entre son domicile et son travail. Cette prime est exonérée d'impôts. Elle sera aussi soumise à indexation, contrairement au montant de 0,15 €/km en vigueur jusqu'ici.[2]

«*Un petit geste pour remercier le cycliste de prendre soin de la nature, de sa santé et de celles des autres, et de désengorger les artères urbaines*» indique le Gracq.

Une idée pour les entreprises : le vélo de société.

Les coûts indirects qu'il a ainsi évités en utilisant son vélo, sont par ailleurs, bien plus élevés que la prime compensatoire qu'il reçoit. Par ailleurs, les personnes qui bénéficient d'un vélo d'entreprise profiteront d'une exonération fiscale, y compris pour les frais d'entretien et de garage. La mise à disposition d'un «*vélo de société*» ne donnera lieu à aucune taxation pour avantage en nature.

Cette exonération est cumulable avec l'indemnité kilométrique et ce, même si le vélo sert également à effectuer d'autres déplacements privés. Cependant, cette indemnité kilométrique pose problème en ce qu'elle n'est actuellement pas obligatoire. Rien ne peut obliger l'employeur à l'accorder à son employé cycliste.

La prime Bruxell'air [3]

Cette prime désigne un package mobilité à modalité variable offert à celui qui radie sa plaque d'immatriculation. La destruction du véhicule en question augmente la prime. La prime consiste en un abonnement annuel MTB ou une prime vélo (bon d'achat de 440 € et formation à la conduite à vélo), et un abonnement Cambio Start (valable un an).

La destruction du véhicule double la prime

Cette prime constitue un incitant positif pour utiliser les modes de déplacements durables. Toutefois les avantages qu'elle offre devraient s'étendre à tous les membres du ménage lorsque c'est l'unique véhicule de ce dernier qui est radié. Les plaques radiées sont donc plus souvent celles d'un deuxième véhicule ou d'un véhicule peu utilisé. Depuis sa mise en application en septembre 2006, c'est environ 4 000 plaques d'immatriculation qui ont été radiées, soit +/- 1% des véhicules immatriculés à Bruxelles (+/-400 000). Une goutte d'eau qui a son importance.

[1] http://www.groups.be/1_39129.htm?rdeLocaleAttr=fr
[2] Ces nouvelles dispositions s'appliquent aux revenus de 2009 via la déclaration d'impôts de 2010.
[3] Plus d'infos : www.prime-bruxellair.be
[4] Projet d'arrêté royal approuvé par le Conseil des ministres début mars 2009.

Bientôt les écochèques ?

Il s'agit d'une nouvelle catégorie de chèque que l'employeur pourra accorder à l'employé [4]. Ces chèques seront destinés à l'achat de produits et de services écologiques parmi lesquels l'achat de titres de transport pour le transport public (hors abonnement), l'achat ou l'entretien d'un vélo. Ces divers incitants peuvent-ils inverser la tendance ? Tant que l'utilisation de la voiture privée (ou faussement de société) sera «*subsidiée*» d'une manière ou d'une autre, et que les infrastructures lui laisseront toujours autant d'espace, elle restera reine pour le plus grand nombre, quels que soient les autres incitants au changement de comportements.

Marie-Claire Schmitz

JÉRÔME MATAGNE

Pour renverser la position dominante et l'attractivité de la voiture, il est nécessaire de combiner des incitants pour des modes de transports alternatifs mais aussi de redistribuer l'espace largement offert à l'automobile.

Conclusions

Internaliser les coûts du transport

Tous les incitants «*positifs*» qui visent à encourager l'utilisation des modes doux sont bons à prendre. Pour autant, internaliser les coûts du transport appellera des mesures coercitives dans tous les pans du secteur de la mobilité. Notre modèle de société organisé autour de l'automobile fait des ravages dont on ne subit que les premières conséquences.

Changer de modèle

S'il est difficile d'en mesurer l'impact économique exact, on ne peut nier l'influence de la fuite en avant et en voiture sur l'environnement et la qualité de vie car les exemples foisonnent. L'espérance de vie des Bruxellois chute, de deux ans inférieure à la moyenne européenne. Les maladies dues à la piètre qualité de l'air, la recrudescence d'allergies et les accidents de la route pèsent sur l'équilibre de la sécurité sociale. L'imperméabilisation croissante des sols génère chaque année plus d'inondations. La productivité des transports publics et des métiers qui ne peuvent se passer de la route est grevée par les embouteillages constants. En milieu urbain, la quasi-totalité de la pollution sonore s'échappe d'engins à moteur. Les espaces publics et les lieux de convivialité sont confisqués par des véhicules qui passent ou stationnent. Chaque lecteur pourra ajouter un point à cette litanie des ravages automobiles qui ne sont pas directement répercutés dans le coût du transport. Pourtant des moyens d'action existent. Par où commencer ?

Bruxelles n'a pas tous les pouvoirs, elle en a assez

Une partie des leviers reposent dans les mains de l'Etat fédéral ou de l'Europe, et la Région de Bruxelles ne peut qu'espérer que les mentalités y évoluent dans le bon sens. Toutefois, certaines mesures directement efficaces relèvent de l'échelon régional : redevance sur les parkings de bureaux et péage urbain. C'est précisément ces deux mesures que le plan Iris 2 mettait en exergue pour atteindre les objectifs de Kyoto. C'est précisément ces deux mesures qui ont été recalées par le gouvernement bruxellois, sans autre explication valable que la peur de l'électeur. Chanson connue : des mesures vitales à long terme sont rejetées par une vision politique à court terme.

L'ensemble de ces mesures doit être appliqué dans une optique générale d'augmentation de la fiscalité automobile et dans le but de permettre l'investissement massif dans les alternatives au tout-à-l'auto. Nous affirmons d'une voix forte, bien que couverte par les porte-voix de nos opposants : le transport est trop bon marché ! Il faut avoir le courage de lui faire payer le juste prix et d'en utiliser les bénéfices pour une ville durable. Bruxelles a son destin en main !

Jérôme Matagne

BYE-BYE

Ainsi se nommait la campagne appelant les automobilistes à renoncer à leur voiture et à recycler leur plaque d'immatriculation. Une initiative des Ministres de l'Environnement et de la Mobilité.

L'Agence de Développement Territorial
Un nouvel outil pour le citymarketing

Depuis le début de cette année, le Secrétariat Régional au Développement Urbain (SRDU) est devenu l'Agence de Développement Territorial (ADT). Le gouvernement de la Région bruxelloise a une nouvelle fois décidé de procéder à une évolution des missions du SRDU mais aussi à un remaniement complet de sa structure.

Ce n'est pas la première fois que cette structure subit un remaniement de ses missions. En effet, créé en 2001 afin d'apporter un soutien logistique à l'Administration, le SRDU avait subi en 2005, en raison de la concurrence de ses missions avec l'AATL (Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement), une première évolution pour devenir un outil de recherches et d'aides à la décision. La multiplicité des organes régionaux ne semblant toujours pas suffire à améliorer la gouvernance urbaine.

Nombreux sont les acteurs urbains à constater le manque de cohérence de la politique de la ville. Les difficultés évidentes de communication entre les différents intervenants sont mises en avant par la Région pour expliquer la création de l'Agence de Développement Territorial (ADT). Même si l'ensemble des acteurs publics et privés concernés par l'urbanisme et l'aménagement du territoire à Bruxelles souhaitent effectivement que les projets urbains puissent être mieux accompagnés, encore faut-il que la nouvelle structure soit réellement à même de répondre à ce souhait. Une rapide analyse de la situation démontre que la réponse proposée est loin d'être aussi pertinente.

A l'exemple des agences d'urbanisme françaises ?

De nombreuses agences d'urbanisme existent déjà à l'étranger. En théorie, la création de telles agences a pour but d'obtenir plus de souplesse, de responsabilisation, d'expertise, de transversalité et de performance. Leurs missions : observer, planifier, projeter, animer, préparer et anticiper. A la lecture de la lettre de missions de l'ADT[1], il apparaît assez clairement qu'en théorie ses missions ont été calquées sur celles des agences d'urbanisme françaises. Toutefois, une première différence apparaît, mettant en doute le rôle de prospection de l'agence bruxelloise. En effet, difficile d'imaginer comment l'ADT pourra développer sa propre vision de la ville puisqu'elle sera prioritairement chargée de répondre aux objectifs du Plan de Développement International.

L'ADT se retrouve donc exécutant d'un projet de ville qui a été élaboré par un bureau de consultance étranger et n'est donc pas amenée à agir en dehors de la logique du citymarketing.

Organe de réflexion autonome ou bureau d'étude du pouvoir ?

Le doute est plus que permis ! La Région ne cache d'ailleurs pas ses intentions. L'ADT est «*l'outil opérationnel, le véritable bras armé du PDI*»[2]. En créant l'ADT, le gouvernement régional s'assure ainsi l'existence d'une structure entièrement dévolue à la réalisation de ce fameux plan/programme.

Parmi les missions dévolues à l'Agence figure notamment la prise en charge des processus participatifs. Comment accepter que des procédures de consultation des habitants soient confiées à une structure dont les fondements reposent sur un projet de ville, le PDI, qui n'a lui-même pas été soumis à l'avis de la société civile?

Dans ce contexte, le risque est grand de voir cette agence réduire les dynamiques participatives à de simples processus de légitimation des «*grands*» projets décidés au préalable dans des cénacles politiques.

ALNOS MINALY

La future Agence de Développement Territorial va-t-elle concurrencer l'AATL, l'administration régionale qui vient de fêter ses 20 ans ?

PHILIPPE MEERSSEMAN

Pour une approche transversale

L'ADT veillera à coordonner les actions et les acteurs (administrations, services publics, bureaux d'étude,...), elle visera donc à dépasser les cadres rigides établis par la bureaucratie. Mais cette définition des missions par une approche transversale semble d'entrée de jeu mise à l'épreuve. Cette nouvelle structure vient se heurter aux administrations préexistantes. Ainsi, l'AATL qui aurait tout autant que le SRDU pu jouer la mission de transversalité, voit ses missions non pas intégrées mais grignotées. Alors que la décision de l'instauration de la fonction de Bouwmester devrait voir le jour en région bruxelloise, aucune corrélation n'est pourtant faite entre ces deux nouveaux services dits transversaux. Nous risquons donc de voir des concurrences se créer entre administrations dans la défense du projet urbain et de ses outils opérationnels.

Toutefois, bien qu'IEB n'ait pas d'opposition de principe à un remaniement des administrations par le décloisonnement des tâches qui leur sont confiées, il semble que la perspective ici apportée ne réponde pas aux intentions fixées par la Région elle-même. Ce bureau d'étude public inféodé à l'idéologie du citymarketing ne répondra notamment pas à la problématique de la maîtrise foncière (avec la SNCB par exemple) pourtant si vitale dans beaucoup de situations concrètes à Bruxelles.

Soucieux d'avoir des éclaircissements face à toutes nos remarques sur la création de cette nouvelle agence, nous avons tenté d'obtenir à plusieurs reprises un rendez-vous avec l'un ou l'autre responsable de l'ADT. Toutes nos tentatives sont malheureusement restées lettres mortes. Il est regrettable que ce nouvel outil d'urbanisme devant faciliter le dialogue entre acteurs urbains et agir dans la transparence n'ait pas accepté de nous éclairer.

Olivia Lemmens et Pierre Meynaert

L'Agence de Développement Territorial

Sous la forme d'une asbl, la structure de l'ADT comptera à terme une équipe pluridisciplinaire composée de 20 à 25 personnes. Elle est destinée à rassembler les connaissances, à accompagner les partenaires et à coordonner les actions et les acteurs du développement de la Région. Elle a pour objectif de renforcer la gouvernance urbaine et la cohérence de la politique de la ville et de jouer un rôle d'interface et de facilitateur entre les différents acteurs du développement. Elle a pour mission de développer une connaissance commune du territoire via le développement d'un certain nombre d'outils. Pour cela, l'ADT se consacrera à l'observation urbaine, l'évaluation des politiques de la ville, la mise en place d'une cellule d'assistance à la maîtrise d'ouvrage publique, l'étude des bonnes pratiques des partenariats public-privé (PPP), le renforcement de la communauté urbaine, la valorisation de la connaissance via l'organisation de rencontres et de colloques et le marketing urbain.

En matière de développement territorial, l'ADT devra répondre prioritairement aux objectifs du PDI et participer à l'élaboration d'un nouveau PRD si le prochain gouvernement régional en fait la demande.

[1] Lettre de missions 2008-2010, Séminaire du mercredi 5 novembre 2008, SRDU.
[2] http://www.demainbruxelles.be/fr/projets/index/section/4/page/8

Le Vogelzang retrouve son titre

Patrimoine naturel et paysager, la vallée du Vogelzangbeek a connu les aléas d'une demande de classement accordée puis annulée. Mais une nouvelle procédure a abouti au classement de 25 hectares du site.

CHRISTIANE HUBERT (CCN VOGELZANG CBN)

Classée le 19 mars 2009, la vallée du Vogelzangbeek pourrait aussi être partiellement reconnue comme réserve naturelle.

Passé

Au début des années 90, une poignée de naturalistes découvre la vallée du Vogelzangbeek à Anderlecht. Très vite, on se rend compte que le site est menacé, malgré qu'une partie soit affectée en zone verte. Encouragée par différentes associations et par les administrations régionales, une demande de classement est introduite en 1995 pour toutes les parties restantes non urbanisées. Cette demande est signée par 12 associations [1] qui veulent sauvegarder le patrimoine naturel et paysager de la vallée.

En 1996, le Gouvernement donne une suite favorable à cette demande et entame la procédure de classement. Cette procédure concerne un périmètre plus restreint mais l'essentiel, le fond de la vallée, est pris en considération. De plus, le Gouvernement promet une deuxième phase de classement pour le vallon du Meylemeersch comme suit : «*Dès que les études de ces deux projets (l'incinérateur et le zoning industriel) seront plus avancées, une proposition d'extension du périmètre de classement pourra être proposée au Gouvernement en deuxième phase de manière à préserver une partie du paysage bocager et rural qui jouxte le tronçon du site déjà protégé*».

A la fin de la procédure, en 1998, un arrêté du Gouvernement classe 25 hectares de la vallée comme patrimoine commun et à certains endroits on instaure des zones de protection conséquentes qui doivent assurer une évolution harmonieuse entre le site classé et ses abords.

En 2006, la CCN Vogelzang CBN (association qui a pris en charge la conservation, la gestion et le développement de la nature sur le site classé) apprend avec stupéfaction que le CPAS de Bruxelles, propriétaire de plusieurs parcelles concernées, avait introduit un recours contre ce classement et qu'on risquait l'annulation de l'arrêté ! L'arrêt n° 161.012, prononcé le 5 juillet 2006 par la XIIIe chambre du Conseil d'État, annule effectivement l'arrêté de classement pour des raisons d'imprécision et d'un manque de motivation concernant le périmètre des zones de protection.

Présent

A partir de ce moment, l'association entreprend de nombreuses démarches pour obtenir un nouveau classement et le 22 mars 2007, le Gouvernement décide d'entamer une nouvelle procédure de classement. Le périmètre du site proposé est resté plus ou moins identique et concerne les 25 hectares du fond de la vallée. Par contre, le problème de zone de protection est évité par la suppression pure et simple de cette zone.

C'est cette nouvelle procédure qui a abouti à l'arrêté du 19 mars 2009 et qui a permis de (re)classer la vallée du Vogelzangbeek.

Futur

L'absence de zones de protection et le recul en matière de protection contre des projets situés aux bords du site reste à compenser par des mesures urbanistiques au niveau du COBAT. En effet, les valeurs esthétiques et scientifiques de ce patrimoine pourraient être dégradées par des projets et mettre en péril la pérennité du site.

Par ailleurs, une autre procédure touche à sa fin. Suite à la demande de plusieurs propriétaires (la Commune d'Anderlecht et Bruxelles Formation & VDAB), le Gouvernement doit prochainement décider de l'agréation de 13 hectares du site classé comme réserve naturelle.

Peter Vanbellinghen
Pour la CCN Vogelzang CBN

[1] Aves Bruxelles-Brabant (faisant partie de Natagora), C.E.B.E. asbl (Commission de l'Environnement Bruxelles et Environs), Le Cercle des Guides Nature du Brabant (faisant partie des Cercles des Naturalistes de Belgique), Le Front Commun des Groupements pour la Protection de la Nature – Région Bruxelles (maintenant, Bruxelles Nature asbl / Brussel Natuur vzw), Les Réserves Naturelles / RNOB (faisant partie de Natagora), Jeunes et Nature asbl, Jeugdbond voor Natuurstudie en Milieubescherming vzw, Ligue Royale Belge pour la Protection des Oiseaux asbl, Entente Nationale pour la Protection de la Nature asbl, Natuurreservaten vzw (maintenant, Natuurpunt vzw), De Wielewaal vzw – Afd. Brussel (maintenant, Natuurpunt vzw), W.W.F. Fonds Mondial pour la Nature.

Bruxelles, ville lumière ... mais à quel prix ?

Là où la Nuit de l'Obscurité avait une portée ponctuelle et plutôt symbolique sur la pollution lumineuse, d'autres actions continuent à être menées le reste de l'année par Inter-Environnement Bruxelles.

C'est ainsi qu'IEB a été sollicité pour exprimer son avis sur cette pollution néfaste tant pour la faune et la flore que pour la planète. En effet, si pollution lumineuse il y a, c'est essentiellement dû à un éclairage intensif et mal orienté, donc, inutile. Lors d'un reportage réalisé par Indymedia un vendredi soir, nombreux furent les exemples illustrant ce gaspillage énergétique et lumineux.

PHILIPPE MEERSSEMAN

Les occupants des grands bâtiments sont aussi invités à utiliser plus rationnellement leur éclairage.

Constat

De nombreux bureaux sont éclairés 24h/24, week-end compris. Pour une activité-type nécessitant de l'éclairage de 6h à 20h, du lundi au vendredi, cela signifie 98h ou 58% de temps d'éclairage inutile. Sans toucher au confort de vie, c'est plus de la moitié de la facture liée aux éclairages qui pourrait être économisée. Des bénéfices tant économiques qu'environnementaux. Les instances publiques pourraient également opérer une extinction ou une diminution d'intensité de certains éclairages publics (monuments, voiries...) à partir d'une certaine heure, économisant ainsi les deniers publics.

Au vu de ce constat, plusieurs questions se posent :

- Comment sensibiliser les locataires de bureaux puisqu'ils ont pour la plupart des charges fixes ne responsabilisant pas les utilisateurs à une consommation rationnelle ?
- Ne devrait-on pas envisager un règlement aux niveaux régional et communal pour limiter les éclairages à partir d'une certaine heure ?
- Ne devrait-on pas revoir le choix des éclairages publics (meilleur orientation, extinction automatique...) ?

Pour agrémenter votre réflexion sur cette problématique, nous vous invitons à consulter le reportage d'Indymedia : *http://www.indymedia.be/en/node/32387*

Erwan Marjo

La Nuit de l'Obscurité vous remercie

Pour la première fois, ce 28 mars, la Nuit de l'Obscurité s'est aussi tenue en région bruxelloise. Cette première édition est à l'image de la région : pluri-participative (différents niveaux d'acteurs), surprenantes, originales et créatives.

Nous avons eu un patchwork assez éclectique :

- Des soirées faisant fi de la fée électricité et mettant à contribution les talents des amis et voisins (musiciens, poètes, jongleurs, conteurs d'un soir) pour offrir un merveilleux moment.
- La découverte des mystères de l'obscurité des parcs Tournay-Solvay et Roi Baudouin, de la Forêt de Soignes ou du Rouge-Cloître, à la rencontre de la faune nocturne et des astres célestes.
- L'extinction de l'éclairage de bâtiments et de tronçons de voiries.

Ces initiatives furent comme autant de coups de pinceaux tamisant pour un soir le territoire surréaliste de la région bruxelloise, offrant la beauté et la convivialité de soirées aux chandelles. Pour ces moments magiques, merci. Et au plaisir de vous retrouver pour l'édition prochaine.

Quartier Durable :
La Cité Forest Vert, une histoire de convivialité

Nichée au cœur de la commune de Forest, la cité-jardin Forest Vert accueille depuis le mois d'octobre 2008 un des cinq projets de quartier durable promus par Bruxelles Environnement. Nous avons été à la rencontre de Arnaud Kervyn, habitant du quartier et membre de la plateforme depuis son lancement.

Qu'est-ce qui t'a motivé à rejoindre la plateforme de quartier Forest Vert ?

J'habite la cité-jardin depuis bientôt quatre ans. Si je m'y sens bien, j'étais conscient, malgré le caractère convivial du quartier, de ne pas me confronter à la diversité et à la richesse de ses habitants. J'étais curieux d'aller à la rencontre de mes voisins. En outre, si ma profession est de nature artistique — je suis assistant réalisateur de tournage cinéma —, notre société de croissance m'interpelle. Développer cette préoccupation au sein de mon quartier était une aubaine.

Après quelques mois de discussions, échanges, activités dans le quartier, quelles premières impressions en tirez-vous ?

C'est une école de convivialité avant tout. Si le concept de quartier durable est peu appréhendable tel quel, sa mise en œuvre au travers d'activités concrètes (apprentissage au compost, création de groupe d'achat de légumes bios en collaboration avec une supérette de quartier, découverte des techniques écologiques de jardinage) permet de rassembler des gens autour du projet et de propager notre motivation auprès d'un public plus large et diversifié.

Si nos voisins ne sont pas d'emblée intéressés par le projet, il faut trouver l'idée ludique ou l'association-clé qui nous ouvrira le sésame de leur centre d'intérêt. Avec le «*Carnaval pour pas un balle*» réalisé en collaboration avec Habitat et Rénovation nous avons touché un public jeune et métissé qui s'est rassemblé autour de l'idée du recyclage : tous les costumes étaient faits à partir d'objets récupérés et recyclés.

DELPHINE GUILMOT

Concours d'escargots lors de la Journée sans voiture.

Comment as-tu pu mettre tes compétences au profit du projet ?

Le carnaval a précisément été une occasion pour moi : j'ai réalisé un petit film visionnable sur notre site. Ce dernier a d'ailleurs pu être réalisé grâce à la compétence de webmaster d'une autre personne du groupe. C'est ça aussi un quartier durable : la mise en commun de compétences au profit de la collectivité.

Le soutien assuré par Bruxelles Environnement aura une fin, comment allez-vous pérenniser votre projet ?

Nos envies sont fortes et bien ancrées. Le groupe moteur est bien décidé à poursuivre au-delà de l'aide fournie par Bruxelles Environnement. La convention avec l'IBGE prévoit l'octroi d'un montant de 12 500 euros pour réaliser un projet concret et durable dans le quartier. Nous avons l'intention de l'investir dans l'achat et la plantation d'arbres fruitiers en vue de réaliser un petit verger. Ce qui nous donnera ultérieurement l'occasion d'organiser des fêtes de récoltes et des cueillettes collectives. Et puis bon appétit !

Interview réalisée par Claire Scohier

Vous trouverez plus d'informations sur le projet Cité Forest Vert sur le site : ***http://www.citeforestvert.be***.

Les jardins collectifs fleurissent

Paris, Montréal, Lille... De nombreux projets font revivre des espaces inoccupés en ville. Les occasions de multiplier ces initiatives ne manquent pas à Bruxelles.

Le projet Ecobox a été lancé en 2001 à Paris. Son but est de permettre l'utilisation collective d'espaces urbains délaissés. Il a commencé par l'installation d'un jardin partagé sur une friche ferroviaire du quartier La Chapelle, dans le Nord de la ville. Il s'est ensuite développé selon l'envie des participants, qui ont créé de nouveaux équipements comme une bibliothèque ou une cuisine. Tous les aménagements étaient démontables, de manière à pouvoir être transportés et à occuper temporairement d'autres lieux. [1]

A Bruxelles, l'asbl Le début des haricots a installé un jardin collectif sur une friche du site de Tour et Taxis dans le courant de l'année 2007. Tout d'abord, les membres de ce collectif ont recherché un terrain adéquat (orientation, accès, pente, etc.). Ensuite, ils ont contacté le propriétaire pour présenter leur projet et demander d'occuper les lieux. Une convention a alors été signée. Elle mettait le terrain à disposition des usagers pour une durée indéterminée, laissant au propriétaire le droit de le faire évacuer, sous réserve d'un préavis de départ. Après avoir constaté que les sols n'étaient pas pollués, le long travail de défrichage a commencé, pour ensuite planter des arbres fruitiers, installer un potager, une mare, des toilettes sèches... Des gradins ont aussi été construits afin d'organiser des événements comme des projections de films. Les habitants et les animateurs effectuent les différents travaux ensemble et se partagent les récoltes du potager.

Le principe est de lancer le projet dans une optique d'appropriation et d'autogestion par les habitants. L'asbl a ainsi l'intention d'ouvrir de nouveaux espaces. Elle a d'ailleurs créé un autre jardin collectif rue Gray à Ixelles. Satya du Début des haricots nous explique que ces jardins permettent aux participants de se rencontrer, de s'approprier l'espace, d'apprendre à cultiver, à se nourrir différemment tout en respectant l'environnement, à travailler ensemble... Le projet répond aussi aux besoins urbains de contact avec la nature, d'espaces verts où pouvoir mener des activités collectives.

ALMOS MIHALY

Le jardin collectif du Début des haricots en lisière du site de Tour et Taxis.

D'autres événements ont été organisés par différentes associations sur Tour et Taxis. En juillet 2008, un camping fut installé, ainsi qu'un terrain de jeux de construction avec des matériaux de récupération [2]. Ce site est resté inoccupé pendant de nombreuses années et fait actuellement l'objet d'une demande de permis d'urbanisme. Mathieu, membre de l'asbl, nous apprend cependant que le jardin sera maintenu lors de l'aménagement définitif du site.

Il y a encore plusieurs grands espaces vacants à Bruxelles, généralement en attente d'opérations immobilières. Par exemple Delta, la Gare de l'Ouest, Schaerbeek-Formation, etc. Ces zones mettent plusieurs dizaines d'années à être réhabilitées et leur aménagement est prévu en différentes phases, souvent longues. En plus des petits terrains inoccupés, elles offrent un énorme espace à investir, et permettraient de répondre à certains besoins des habitants. Les Bruxellois disposent donc de plusieurs lieux à rendre vivants, même temporairement!

Luce Doriaux

[1] Atelier d'architecture autogéré, *L'architecture action : de la co-participation à l'autogestion*, in Ecopolis, Ecorev, Juillet 2007, n°27, pp. 53-58.
[2] http://www.bralvzw.be/node/1517

Pour en savoir plus :

Le début des haricots : ***http://www.haricots.org***
Jardins à Lille : ***http://www.ajonc.org***
Jardins à Montréal : ***http://www.actioncommuniterre.qc.ca***
Brochure sur la création de jardins collectifs : ***http://www.actioncommuniterre.qc.ca/Library/au_coeurfr.pdf***

BELGIQUE - BELGIË
P.P.
1000 BRUXELLES
1/148
BUREAU DE DÉPÔT
BRUXELLES X
P 302402

Bruxelles en mouvements
Périodicité : paraît toutes les trois semaines (13 avril -3 mai 2009)

Bruxelles en mouvements est édité par Inter-Environnement Bruxelles, asbl.
Association indépendante. Fédération des comités d'habitants de-Bruxelles. Organisme d'Éducation Permanente reconnu par le Ministère de la Communauté-française. Membre de l'ARSC.
Rue d'Edimbourg, 26, 1050 Bruxelles. Tél. : 02/893-09-09. E-mail-: info@ieb.be
Editeur responsable-: Jacqueline Gilissen, place des Bienfaiteurs, 5, 1030 Bruxelles.

IEB a déménagé !

Ce lundi 30 mars, Inter-Environnement Bruxelles quittait la rue du Midi pour emménager dans ses nouveaux locaux au 26 de la rue d'Edimbourg à Ixelles, dans la Maison du Développement durable, Mundo-B.

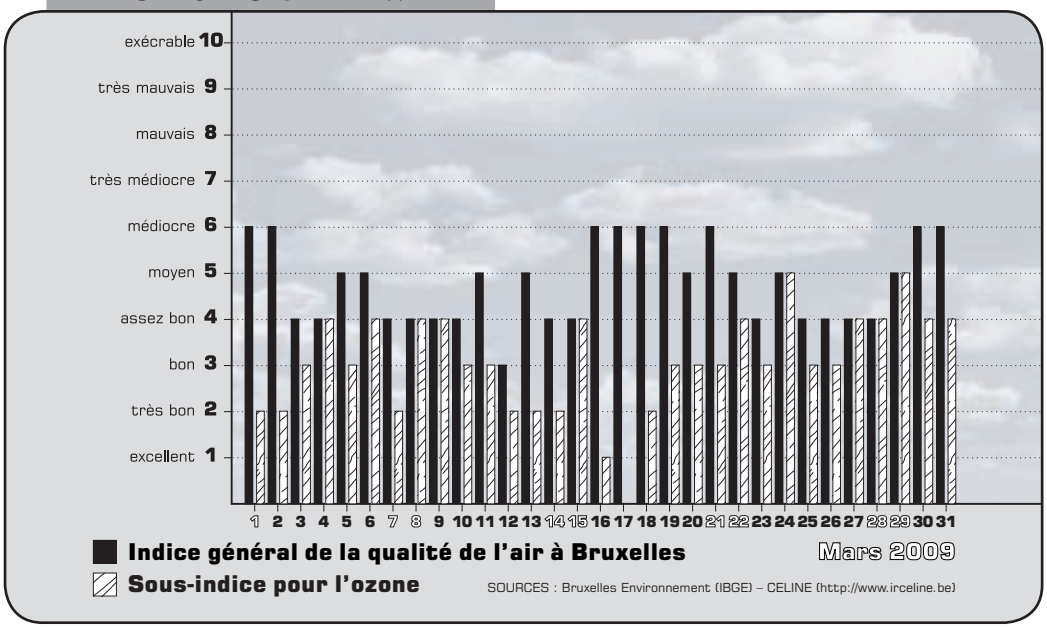
Cette initiative, soutenue financièrement par la Ministre bruxelloise de l'Environnement, Evelyne Huytebroeck, va permettre à une impressionnante série d'associations de défense de l'environnement (dont Inter-Environnement Bruxelles, Green, Natagora...) de devenir à terme propriétaires de leurs bureaux, un gage de stabilité financière et de pérennisation de leurs activités.

Le bâtiment, qui abritera un trentaine d'associations (bruxelloises mais aussi internationales) et près de 220 travailleurs, est maintenant rentré dans sa dernière phase de rénovation selon des critères exigeants en matière d'économies d'énergie (isolation efficace, chaudière à pellets, ventilation double flux) et en utilisant des matériaux écologiques. Le projet de rénovation a par ailleurs été retenu dans l'appel à projets exemplaires initié par Bruxelles Environnement (IBGE).

Pour nos lecteurs qui auront essayé de nous contacter dans les premiers jours du déménagement, ils auront pu constater quelques problèmes de télécommunications. IEB a malheureusement perdu son numéro de téléphone «*historique*» au profit d'un nouveau, à noter dans vos carnets : le **02/893 09 09**. Nous nous excusons pour les désagréments que cela a pu vous causer !

Mathieu Sonck

Pollution de l'air



Quel air avons-nous respiré à Bruxelles en mars 2009 ? Chaque mois, nous publions un relevé de la qualité de l'air à Bruxelles, d'après les données du laboratoire de Bruxelles Environnement (IBGE).
Plus d'infos : Cellule Interrégionale de l'Environnement, www.irceline.be

Rédacteur en chef : Almos Mihaly, avec la collaboration de Raymond Boudru, Anne Delfairière, Jacqueline Gilissen, Isabelle Hochart, François Hubert, Thierry Kuyken, Olivia Lemmens, Erwan Marjo, Jérôme Matagne, Philippe Meersseman, Pierre Meynaert, Hélène Quoidbach, Dalila Riffi, Claire Scohier, Marie-Claire Schmitz, Mathieu Sonck, Delphine Termolle, Roland Vande Poel et Caroline Wouters.
Imprimerie : Auspert & Cie sprl.

En vous abonnant à Bruxelles en mouvements, vous contribuez à soutenir l'action d'Inter-Environnement Bruxelles en faveur de la qualité de la vie en ville.

Coût de l'abonnement annuel au périodique Bruxelles en mouvements (16 numéros) : 24€.
Etranger : 34€. Abonnement de soutien : 54€. Mensuellement par domiciliation : 2 €.
Versements au compte 210-0090204-46 d'Inter-Environnement Bruxelles, rue d'Edimbourg, 26, 1050 Bruxelles.