



MEMORANDUM REGIONAL 2009

AVRIL 2009

SEPT ACTIONS INDISPENSABLES	4
1. TENDANCES LOURDES	5
2. POLITIQUE URBAINE	6
1. Un vrai projet de ville, pour ses habitants	6
2. Une politique solide pour une ville durable	7
3. Redéfinir les rôles et compétences des Région et Communes	8
4. La démocratie participative, complément nécessaire à la démocratie représentative	8
5. Réformer les organes de concertation	9
6. Ecofiscalité et autres incitants fiscaux	10
3. LE LOGEMENT, UN DROIT FONDAMENTAL	12
1. Le logement social	12
2. Le logement moyen	15
3. L'occupation temporaire des immeubles vides	16
4. UNE URBANISATION DURABLE, COHERENTE ET TRANSVERSALE	17
1. Une planification globale, concertée et cohérente avec les enjeux dictés par les défis social, climatique et démographique.	17
2. Un moratoire sur la construction de nouvelles surfaces de bureaux	18
3. Un moratoire sur les projets de grands centres commerciaux et la redynamisation du petit commerce	18
4. Un espace public libéré de la publicité	19
5. Des transports publics libérés de la publicité	19
5. UN PATRIMOINE PRESERVE	21
1. Le droit d'initiative citoyenne doit être maintenu	21
2. Patrimoine et projets immobiliers : une balance équitable !	21
3. Réformer le permis unique	21
4. Restaurer le patrimoine pour le protéger	22
5. Une mise en valeur du patrimoine naturel	22
6. UNE MOBILITE DURABLE ACCESSIBLE A TOUS	23
1. L'amélioration des transports publics de surface	23
2. L'instauration d'un péage urbain	24
3. Un moratoire sur les investissements dans le développement de nouvelles capacités routières	24
4. Une politique de stationnement drastique	24
5. Une analyse complète et rigoureuse des flux de marchandises	25
7. UN ENVIRONNEMENT SANS CESSE AMELIORE	27
1. Le défi environnemental intégré dans le PRD comme axe essentiel du développement de Bruxelles	27

2.	La biodiversité, ressource vitale de la ville durable	27
3.	Une politique de gestion de l'eau concertée	29
4.	Une politique des déchets centralisée	30
5.	La place de l'industrie en Région bruxelloise	31
6.	La gestion des arbres en ville	32

SEPT ACTIONS INDISPENSABLES

- 1) Un nouveau PRD au terme de la première année de législature
- 2) -60% de gaz à effet de serre d'ici 2020 et zéro carbone en 2050
- 3) La mise en œuvre d'un péage urbain de zone sur le Pentagone élargi aux zones de bureaux
- 4) Un moratoire sur la construction dans les zones d'intérêt écologique indispensables au maillage vert et bleu
- 5) Un moratoire sur la construction de bureaux et un pacte bruxellois pour la mise à disposition massive de logements sociaux et moyens
- 6) La suppression à l'horizon 2020 d'un des trois fours de l'incinérateur de déchets bruxellois
- 7) Le non-cumul strict des mandats politiques communaux et régionaux.

Les fins de législatures sont toujours des périodes d'agitation intense dans les sociétés démocratiques. Elles constituent ce moment charnière où les responsables politiques sortants multiplient les actions pour convaincre la société civile de l'utilité de leur action en cours de législature. Quant aux acteurs de l'opposition, ils pointeront opportunément les enjeux laissés en veille, voire mal menés par ceux qui les ont (éventuellement) supplantés.

Pour Inter-Environnement Bruxelles, c'est clairement le point d'orgue de l'expression du regard critique qu'elle porte sur les politiques menées et l'occasion de porter haut et fort les revendications que l'association tente, par son travail quotidien, d'impulser auprès des pouvoirs publics en relais avec sa base : les comités de quartier. Le présent mémorandum a été préparé par le secrétariat d'IEB, débattu et amendé à l'occasion d'une assemblée générale des membres le 10 mars 2009.

Plus qu'un catalogue de mesures, ce texte s'articule autour de différents axes considérés comme vitaux pour atteindre ces objectifs. Il part du constat de tendances lourdes, qu'il propose de prendre en compte comme axes structurants de toutes les politiques régionales de la prochaine législature. Des mesures sont proposées en termes de politique urbaine ainsi que pour les compétences dans le champ d'action d'IEB.

Chacune des mesures proposées est développée de façon à permettre au citoyen de saisir la portée de sa mise en œuvre. Inter-Environnement Bruxelles invite le lecteur à un dialogue constructif autour de celles-ci.

1. TENDANCES LOURDES

Bruxelles fait face à des défis fondamentaux qui devraient transcender les clivages politiques. Ces défis sont au nombre de trois : le défi social, le défi environnemental et le défi démographique.

Le défi social n'est pas neuf. Il est le plus palpable et constituait déjà une préoccupation majeure du premier Plan régional de développement. Nos responsables politiques en sont conscients et malgré tous les efforts entrepris jusqu'à présent, la société bruxelloise poursuit sa dualisation. Elle se dualise entre riches et pauvres, les classes moyennes ayant tendance à disparaître mais aussi entre communautés : les communautés immigrées originaires de la Méditerranée, d'Afrique et de l'est de l'Europe souffrant d'une discrimination évidente d'accès à l'emploi, au logement, à un enseignement de qualité, à la santé et à la culture.

Le défi environnemental, dont la prise de conscience est plus récente, ne souffre d'aucune contestation. Le traité de Rio, mais aussi le prix Nobel de la paix remis en 2007 au GIEC nous le rappelle opportunément. Ce défi est pourtant très peu intégré dans les politiques publiques locales. Il est en effet de plus en plus difficile aux gouvernements successifs, quelle que soit leur bonne volonté, de se projeter à un horizon qui dépasse la durée d'une législature. En milieu urbain, la biodiversité est menacée et les espaces verts soumis à une pression croissante de l'urbanisation. Nous vivons dans une société dominée par le mythe de la consommation. Son corollaire, c'est un usage immodéré des ressources naturelles et fossiles. Les cours de l'énergie font du yoyo et un jour, on le sait, la raréfaction de l'énergie fossile provoquera une mutation profonde de notre société. Nous savons par ailleurs que les pays occidentaux sont condamnés à réduire leurs émissions de CO2 de 95% d'ici 2050.

Le défi démographique est lui très peu discuté dans les cénacles politiques. Le Bureau du plan prévoit que la population de Bruxelles croîtra de 170.000 habitants dans les 10 prochaines années malgré un exode urbain qui se poursuit. Ce défi se caractérise en outre par la composition particulière de la population bruxelloise : jeune (au contraire des deux autres régions) et extrêmement bigarrée (47% des Bruxellois sont soit non belges, soit d'origine étrangère). Une population qui, si elle est relativement représentée au parlement bruxellois, ne l'est absolument pas dans les administrations ni dans les cercles des élites politiques qui possèdent le pouvoir de décision. Il y a là un décalage qu'il faut combler au plus vite.

Ces trois défis qu'il convient d'anticiper au plus vite sont intimement liés. Ils s'influencent mutuellement :

- la plupart des nouveaux Bruxellois gonflent les rangs des exclus du système ;
- le défi climatique semble plaider pour un retour à la ville. Ce mouvement de population accentuera le risque l'explosion démographique tout en faisant le lit de la fracture sociale (dualisation entre la Région et sa périphérie et dualisation à l'intérieur de la Région entre quartiers occidentaux et quartiers orientaux);

- l'explosion démographique rendra encore plus problématique l'accès des plus démunis à l'emploi, au logement, à un enseignement de qualité et à d'autres services urbains;
- l'amélioration de l'offre et de l'accessibilité des services urbains renvoie à la question de l'assiette financière fragile de la Région qui la conduit à mener des politiques d'attractivité peu en phase avec un épanouissement durable de la métropole.

2. POLITIQUE URBAINE

1. Un vrai projet de ville, pour ses habitants

Pour être crédible, tout projet de ville doit intégrer ces trois défis tout comme les données fondamentales qui les sous-tendent.

Pour mémoire, le Plan de développement international de Bruxelles ne répond à aucun des trois défis énoncés plus haut... Ce projet, exclusivement basé sur l'opportunité de développer de grands projets d'infrastructures à caractère international sur des zones d'intérêt régional, s'inscrit dans la croyance que Bruxelles ne trouvera son salut que dans la compétition entre les villes, les régions et internationale. Un stade de foot aux normes de la FIFA, un centre commercial pour concurrencer un projet flamand, un centre des congrès pour asseoir la compétitivité du Parc des expositions de Bruxelles face à la menace du Flanders Expo de Gand et des grandes villes de congrès mondiales.

Notre Région étant devenue un produit qu'il s'agit de promouvoir au mieux, l'outil imaginé par le gouvernement bruxellois pour vendre Bruxelles à l'étranger est le « city marketing ». Un « city marketing » qui doit intégrer une composante essentielle aux yeux du pouvoir, celui de la ville internationale, siège des institutions européennes et de l'OTAN, une composante qui justifie des transferts financiers de Flandre et de Wallonie, Bruxelles étant sous-financée.

Le gaspillage des réserves foncières que le PDI propose se fait largement au détriment d'affectations tenant compte de la rareté du territoire en milieu urbain et de l'exiguïté du territoire de la Région.

Le plan de développement international n'intègre aucune des tendances lourdes :

- le défi social est absent : les options de développement économique tournées vers l'attractivité de la ville ne répondent pas aux besoins sociaux criants des Bruxellois notamment en termes d'accès au logement, les emplois potentiellement créés par les grands projets du PDI sont aisément délocalisables, très sensibles à la compétition des autres villes belges ou européennes (qui elles aussi se dotent de plan marketing, mis en œuvre par les mêmes agences publicitaires...);
- le défi climatique est maladroitement récupéré dans le concept flou du développement durable et le plus souvent réduit à l'existence d'espaces verts. C'est oublier que les grands équipements que le plan propose vont à

l'encontre de la réduction de l'empreinte énergétique. Un centre commercial de 60.000 m², par définition, n'a rien de durable. Son impact sur la mobilité est maximal, il casse le lien social des noyaux commerçants de quartier, prône la surconsommation comme le firmament du loisir, etc.

- le défi démographique ensuite est totalement absent du PDI. Rien sur les ressources endogènes issues de la diversité des quartiers, et rien non plus à propos des 8500 logements à produire annuellement pour absorber l'augmentation prévue de la population dans les dix prochaines années.

Inter-Environnement Bruxelles plaide pour que le nouveau gouvernement se mette à la tâche dès son investiture, pour imaginer, en concertation avec TOUS les Bruxellois, un projet de ville où chacun trouve sa place, dans le respect des générations futures. Le Plan régional de développement doit clairement constituer le cadre légitime dans lequel doivent prendre place les options d'un tel projet rencontrant les trois défis pointés par IEB.

2. Une politique solide pour une ville durable

La complexification de nos sociétés et l'accélération des processus rendent aujourd'hui indispensable des outils stratégiques telles que la détermination d'objectifs, l'adoption de plans prospectifs et la mise en place d'évaluations, le tout à court, moyen et long terme pour soutenir l'action politique. De nombreux plans d'actions régionaux ont été adoptés en fin de législature (plan de mobilité, plan pluie, plan déchets, plan bruit,...) donnant l'impression d'une forte agitation peu propice au débat public serein. Ces plans laissent souvent un goût de trop peu à ceux qui espèrent la mise en place d'outils solides et prospectifs de gouvernance urbaine. Naviguant entre le catalogue de mesures et la note d'intention, ils ne sont la plupart du temps pas dotés de planning clair, d'une budgétisation limpide, de structures de suivi assurant leur opérationnalité ultérieure et l'évaluation de leur impact urbain. Leur chronologie par rapport à l'adoption d'un nouveau Plan régional de développement interroge puisque ce dernier doit constituer le cadre général dans lequel tout plan ultérieur doit s'inscrire. Il est urgent que les différents plans s'articulent avec un véritable projet de ville.

Par ailleurs, en matière d'aménagement du territoire, deux tendances s'opposent. L'une, assez rigide mais qui a le mérite d'offrir un espace de démocratie formel aux habitants, est basée sur le PRD, le PRAS et leurs équivalents locaux PCD et PPAS. L'autre, née de la nécessité d'organiser la concertation sur l'aménagement de grandes friches urbaines telles que les ZIR ou ZIRAD, mise sur le développement de schémas directeurs, processus à valeur purement indicative et systématiquement contournés par les acteurs privés qui introduisent leurs demandes de permis en faisant fi des calendriers de planification institutionnelle (Cité administrative, Tour et Taxi, quartier européen, etc.). Il n'est pas normal que le développement des schémas directeurs se fasse au mépris des procédures légales de planification du territoire. Le schéma directeur doit donc être intégré dans la hiérarchie des plans et doit être soumis à l'enquête publique et au droit de recours, comme le PRAS ou les PPAS.

3. Redéfinir les rôles et compétences des Région et Communes

L'éclatement des compétences, notamment entre Région et Communes est un frein à la bonne gouvernance. Il est indispensable que les Communes inscrivent leur politique dans le cadre général des objectifs fixés par la Région dans le PRD. Par ailleurs, la répartition des compétences doit être clarifiée :

- aux Communes les politiques de proximité ;
- à la Région les matières qui nécessitent une coordination transversale : politique de stationnement, d'encadrement des logements sociaux, projets d'intérêt régionaux tels que repris au PRD, etc.

Un obstacle majeur à cet équilibre des compétences réside dans la composition du parlement, qui compte en son sein nombre de députés-bourgmestres (plus soucieux de « protéger » leur commune que de faciliter la mise en œuvre du Plan de développement régional), ainsi que dans la composition du gouvernement (bourgmestres ou échevins empêchés).

Inter-Environnement Bruxelles réclame un non cumul strict des mandats (réels ou empêchés).
--

4. La démocratie participative, complément nécessaire à la démocratie représentative

Si les différents niveaux de pouvoir s'en réclament en de nombreuses circonstances, le droit de la population à influencer sur la mise en œuvre des politiques publiques est en régression. Le dernier projet de réforme du Code bruxellois de l'aménagement du territoire en témoigne.

Une pression importante est exercée par certains pour que la participation des citoyens soit intégrée le plus tôt possible dans les grands projets urbanistiques. Cette proposition, vertueuse de prime abord ne résiste malheureusement pas à l'expérience de participation mise en œuvre par les pouvoirs publics à l'occasion de différents schémas directeurs. Dans TOUS les cas, les habitants dont on a mobilisé l'énergie sortent non seulement épuisés mais aussi très amers face aux résultats obtenus, qui s'avèrent très éloignés de leur demande concrètes et légitimes. Le secteur associatif n'a pas comme vocation de devenir le médiateur des processus de participation citoyenne. Il faut le laisser jouer pleinement son rôle de vecteur des voix citoyennes. laisser jouer pleinement son rôle de vecteur des voix citoyennes.

Les schémas directeurs ont été les premières tentatives du Gouvernement pour mettre en place une concertation en amont d'un projet d'urbanisme. Il faut tirer les enseignements mitigés de ces premières expériences pour améliorer la gouvernance des grands projets urbains. Une évaluation de ces processus doit se faire de façon transparente et publique pour faire droit à une démocratie locale qui n'occulte pas les rapports de force et inclut l'ensemble des populations vivant à Bruxelles. Le débat

public doit également être étendu à la mise en place des moyens de maîtrise foncière et de gestion des projets dont s'est dotée récemment la Région : Agence de développement territorial, Bouwmeester. Quant à la procédure d'enquête publique suivie d'une audition par la commission de concertation, elle est un lieu où peut s'exprimer la démocratie locale. Cette procédure fait l'originalité de la démocratie urbaine bruxelloise et doit être maintenue tant pour les projets d'intérêts locaux que régionaux. Elle doit être améliorée. Les avis d'enquêtes doivent être publiés sur internet, sur un site qui les centralise pour l'ensemble de la région. De plus, l'accès aux dossiers à l'enquête est parfois difficile dans certaines communes, cet accès doit être rendu gratuit. De même, les décisions des commissions de concertation doivent faire systématiquement l'objet d'un procès verbal motivé et être rendus publics sur internet. De même, en vertu de divers textes internationaux, fédéraux et régionaux, tout citoyen a droit à l'information détenue par les autorités publiques. Plus particulièrement, la charte d'Arhus ainsi que l'ordonnance sur l'accès à l'information relative à l'environnement dans la Région de Bruxelles-Capitale du 18 mars 2004 organisent le droit d'accès à l'information en Région de Bruxelles-Capitale.

Enfin, l'ordonnance relative à la publicité de l'administration du 30 mars 1995 prévoit en son article 7 que « *le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale tient un registre des études commandées par les autorités administratives régionale qui est mis à la disposition du public* ».

Or ce registre n'a jamais vu le jour. IEB demande la mise en œuvre d'urgence de cet article 7 afin d'améliorer l'accès à l'information de tout citoyen. Toute étude financée par les pouvoirs publics doit être accessible à la population !

C'est à ce prix seulement que le citoyen actif aura les moyens d'analyser au quotidien l'action des élus auxquels il a confié une responsabilité.

5. Réformer les organes de concertation

Le Conseil de l'environnement (CERBC) a été créé par l'Arrêté du 15 mars 1990 de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale qui en régit l'institution, la composition et le fonctionnement. L'ensemble des organismes qui y sont représentés est sensé relayer au mieux, dans un certain souci de l'Environnement, les intérêts des citoyens bruxellois.

Le CERBC a pour mission d'émettre, d'initiative ou à la demande du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ou du Ministre bruxellois ayant l'Environnement dans ses attributions, un avis motivé sur toute matière de compétence régionale ayant trait à l'Environnement.

Depuis sa constitution, le Conseil a donc été amené à rendre son avis sur des projets aussi variés que le Plan régional d'affectation du sol, le Plan régional de développement, mais aussi sur une série d'ordonnances ou de plans gouvernementaux ayant un impact sur l'environnement. Le CERBC est sensé veiller à trouver un équilibre entre l'activité humaine et la qualité de l'air, de l'eau, la gestion des déchets, du trafic, du bruit... soit, la qualité de la vie en Région bruxelloise.

De par sa composition et son fonctionnement, notamment lié à une faible participation des membres et à une polarisation importante entre IEB, représentant les associations environnementales et UEB, l'Union des entreprises de Bruxelles, les avis du CERBC sont, paradoxalement, très régulièrement plus faibles et moins revendicatifs en matières environnementales que ceux d'autres instances d'avis, plus fréquentées par la société civile (notamment la Commission régionale de la mobilité).

IEB plaide pour la création d'un Conseil du développement durable, composé du Conseil économique et social et du Conseil de l'environnement. Ce conseil deviendra le lieu indispensable de la concertation visant à trouver un équilibre entre les trois piliers du développement durable. Ce conseil devra être muni des moyens financiers et humains adéquats.

6. Ecofiscalité et autres incitants fiscaux

a) Le péage urbain, tout de suite

Nous savons que nous devons maîtriser/réduire la pression automobile pour des raisons sociales, environnementales, de santé publique et économiques. Depuis dix ans, la Région court derrière l'objectif de - 20% de pression automobile et arrive à un résultat plus que médiocre. On constate par ailleurs que la voiture est tellement ancrée dans notre quotidienneté que les mesures incitatives visant à son usage plus modéré ne suffisent pas et que ses coûts externes sont quatre fois plus élevés que ceux du transport public urbain. Tous les scénarios testés (les scénarios IRIS II, les projections de l'IBGE), les expériences étrangères (Londres, Stockholm, Milan,...) démontrent que le péage urbain permet d'atteindre le seuil des -20%, voire plus. Rien que par cette performance, le péage urbain mérite d'être analysé, sans compter son potentiel important en matière de refinancement des transports publics, enjeu à caractère social. C'est une question de courage politique.

Il est possible d'instaurer un péage urbain dès maintenant en Région bruxelloise sans attendre l'hypothétique¹ taxe kilométrique intelligente européenne ou l'opérabilité du RER.

Il s'agit de penser à court terme à un péage en intérieur de ville, comme à Milan, Londres et Stockholm, plutôt qu'à l'échelle de toute la Région. Le Pentagone élargi aux pôles de bureaux centraux ferait environ 20 km², la superficie du péage à Londres lors de son lancement et couvrirait 73% de la superficie de bureaux de la Région. Ces zones sont habitées par des ménages dont une part importante ne dispose pas de voitures (50%) mais qui subissent continuellement ses nuisances. Instaurer le péage sur cette zone limitée permet en outre de pallier au travers de la concurrence entre les Régions.

¹ La taxe kilométrique pour les camions n'en fini pas d'être reportée. Aux dernières nouvelles (communiqué Belga du 22/04/09), elle ne sera pas introduite avant 2012. La taxe kilométrique pour les voitures, qui nécessite une large concertation transfrontalière, ne fait pas l'objet d'un consensus en Flandre, encore moins avec les pays limitrophes à la Belgique.

b) Taxation des emplacements de parking de bureau

L'usage de la voiture individuelle en ville doit être déconseillé. Un jour, la ville en sera exempte. En attendant, celle-ci est toujours bien ancrée dans l'imaginaire et les habitudes des navetteurs comme des Bruxellois. La meilleure manière de dissuader de l'usage de la voiture individuelle, c'est de prendre des mesures incitatives. Initialement, le projet de plan IRIS II préparé par l'administration prévoyait, en plus du péage urbain, la taxation des parkings de bureau. Ces deux mesures ont été rejetées par le gouvernement, pour des raisons électoralistes.

Si la fiscalité des voitures de société est du ressort fédéral, la Région pourrait néanmoins mettre en place des incitants auprès des entreprises pour les encourager dans le cadre de leur plan de déplacement à prévoir un package « mobil » alternatif à la voiture de société (abonnement Cambio, STIB, train, achat d'un vélo).

c) Incitants pour habiter à Bruxelles

Il est indispensable de mettre en place des mécanismes de contrôle des loyers. En l'état, toute personne exclue du parc public du logement, limité (rappelons que le logement social représente seulement 7,6% du parc de logements bruxellois), se retrouve confrontée au parc locatif privé dénué de toute contrainte. La fiscalité immobilière régionale a son rôle à jouer ici. Ainsi la Région pourrait calculer le précompte immobilier à partir non du revenu cadastral mais d'une quotité représentant la différence entre le loyer réellement perçu et un loyer de référence fixé par la Région, calqué, par exemple, sur la grille en vigueur dans le secteur des Agences Immobilières Sociales (AIS). Pour socialiser le parc privé existant, la Région pourrait en outre supprimer le précompte immobilier pour les logements confiés à une agence immobilière sociale, à l'instar de ce qui se fait en Région wallonne. Dans le même ordre d'idée, les travaux de rénovation des logements devraient faire l'objet d'une déductibilité à 100%, ce qui favoriserait par ailleurs la lutte contre le travail non déclaré.

d) Introduction d'un système de taxation différenciée des déchets

Afin d'inciter les Bruxellois à la prévention, à la réutilisation et au tri des déchets il convient de développer des instruments réglementaires, économiques ou matériels.

IEB demande donc à la Région d'instaurer un système de taxation différenciée des déchets éventuellement en combinaison avec un système de quotas de sacs gratuits qui soit fonction de la composition du ménage (au delà du plafond, l'enlèvement des déchets serait payant). Ce système remplacerait la taxe forfaitaire régionale existante qui n'encourage pas à faire des efforts et permettrait (via un système de quotas de sacs gratuits) de ne pas entraîner plus de dépôts clandestins et d'épargner les habitants aux revenus les plus faibles.

3. LE LOGEMENT, UN DROIT FONDAMENTAL

1. Le logement social

a) Augmenter la taille du parc immobilier à caractère social

Avec 36.000 logements (soit 8.25% du parc de logement, soit 14% du parc locatif), le parc immobilier social bruxellois est largement insuffisant. En regard des performances d'autres grandes villes européennes, porter le parc immobilier social à 20% du parc locatif global est un objectif minimum, d'autant plus que Bruxelles compte un nombre d'habitants propriétaires relativement faible (45%) et que par conséquent environ 47% des ménages bruxellois se retrouvent sur un marché locatif non régulé.

Il n'est dès lors pas étonnant que les listes d'attente pour le logement social soient impressionnantes. Elles tournent autour de 30.000 candidats depuis 2005. Face à cette situation, la Région a instauré un système de point de priorité pour les ménages inscrits, ce qui permet de répondre prioritairement aux situations les plus urgentes. Revers de la médaille, cette politique a pour conséquence de concentrer dans les cités de logements sociaux les populations les plus précarisées. L'unique réponse à apporter aujourd'hui par les pouvoirs publics, c'est une politique volontariste d'augmentation du parc immobilier social. Cette nécessité, admise par le monde politique depuis longtemps, va être considérablement amplifiée par le défi démographique. Celui-ci nécessitera dans les dix prochaines années la mise à disposition (rénovations, réaffectations, production) annuelle très importante de logements accessibles aux bas et moyens revenus. A la lumière des performances actuelles en matière de mise à disposition de logements, il reste un chemin important à parcourir.

Il est donc essentiel de lancer un plan sans précédent de construction de logements durables. Ce plan devra pouvoir compter sur toutes les forces vives de la Région et sans doute au delà, en appelant par exemple à la signature d'un pacte, misant sur la mobilisation de tous, y compris du secteur de la promotion immobilière, dont l'appétit en termes de profits doit être sérieusement remis en question. Dans cet ordre d'idée, il faudrait revoir à la hausse les prescriptions des ZIR et zones leviers en matière de logement social/public, quand la zone s'y prête.

b) Des logements sociaux durables

Les grands ensembles de logements (cités, lotissements) ne doivent pas devenir les laissés pour compte de l'urbanisme durable aux motifs qu'ils s'adressent à une population à bas revenu. L'implantation d'un nouvel ensemble de logement doit intégrer la qualité d'usage de l'espace public, de l'habitat et de la mixité sociale et fonctionnelle par l'accessibilité aux services, commerces de proximité, équipements culturels et sociaux.

Cet objectif suppose un certain nombre de préalables insuffisamment pris en compte à l'heure actuelle :

- l'implantation de nouveaux logements sociaux doit se faire en concertation avec les habitants riverains afin d'assurer l'insertion harmonieuse du nouveau corps d'habitat au quartier ;
- les nouvelles constructions doivent respecter les critères environnementaux stricts, spécifiquement en terme de performance énergétique des bâtiments. Ces constructions doivent atteindre un coefficient K inférieur à 30 et un coefficient E de 60 dès aujourd'hui et répondre aux critères d'habitation passive avant la fin de la prochaine législature;
- les grands ensembles de logements pourraient servir à produire de l'énergie (solaire, chaudières à cogénération,...) et ainsi devenir une source de revenu pour les Sociétés Immobilières de Service Public (SISP) ;
- un système de tiers investisseur doit être mis sur pied pour améliorer la performance énergétique des bâtiments existants;
- les logements sociaux devraient faire l'objet d'un bilan énergétique après un an d'occupation afin de vérifier le bon fonctionnement des technologies et des matériaux employés et évaluer les résultats en termes d'économie d'énergie ;
- pour éviter l'effet rebond, les locataires d'un logement passif ou basse énergie devraient bénéficier d'un accompagnement social afin d'inciter les habitants aux bonnes pratiques indispensables dans ce type d'habitation pour garantir des résultats satisfaisants en matière de consommation et d'économie d'énergie ;
- la construction de logements sociaux basses énergies est une opportunité à saisir pour dynamiser le secteur de l'emploi dans la construction.

c) La création de logements de transit

Alors que les processus d'attribution des logements sociaux suivent des procédures très longues, les ménages les plus fragilisés ont besoin d'une réponse immédiate que le logement social n'offre pas. Le rôle du logement social doit être de permettre aux ménages bruxellois de trouver une alternative au marché privé. Ce n'est qu'à cette condition qu'il pourra y avoir un impact à la baisse sur les loyers privés.

Pour répondre aux besoins les plus criants, il faudrait créer des structures d'accueil et d'insertion spécialisées à destination des ménages ou des personnes les plus en détresse et qui bien souvent attendent une réponse immédiate à leur situation. Ces structures permettraient par ailleurs d'organiser une réponse à des besoins de réinsertion et d'assistance accrue de manière plus large que par la seule approche qui consiste à fournir un toit.

Par ailleurs, les logements qui seraient conçus pour cette fonction ne devraient pas répondre aux mêmes critères que ceux du logement social de manière à permettre une baisse des coûts (espaces communautarisés : cuisines,...), une modularité (en fonction de la taille des familles) et un meilleur accompagnement social (regroupement des familles en difficulté, espaces de rencontre, partage d'expériences, formations,...). Bien évidemment, ce type de logement serait uniquement destiné à accueillir des familles et des individus de manière transitoire.

d) Rénover et mettre en conformité les logements sociaux existants

Entre 1989 et 2005, environ 70% du parc immobilier social a été soit rénové, soit réhabilité. Ce processus doit se poursuivre au travers des divers plans quadriennaux, et autres,... En effet, plus de 1600 logements sont vides (soit environ 5% du parc).

La rénovation devrait être l'occasion pour chaque société de logement de tenter de mieux faire coller son offre à la demande des ménages, en introduisant par exemple une plus grande part de grands logements dans leur parc immobilier. Idéalement, chaque SISP devrait disposer d'une offre de logement variée ce qui permet également des transferts vers des logements plus adaptés lorsque les compositions de ménages des locataires évoluent. Dans ce sens, des projets pilote de logements modulables pourraient être mis sur pied, à l'instar de l'initiative « projet X ».

e) Réduire les coûts liés aux charges

Les charges liées à l'énergie ont littéralement explosé ces dernières années. On voit encore passer trop de projets de construction ou de rénovation de logements sociaux faisant l'économie d'investissements en matière d'énergie. C'est inadmissible surtout au vu des primes et autres financements octroyés actuellement par les pouvoirs publics. Il faut sensibiliser et former les dirigeants des SISP à ces aspects environnementaux, d'autant que leur prise en compte permettra à leurs locataires sociaux de voir leurs factures d'énergie amoindries.

f) Revoir le système de calcul des loyers

Le système de calcul des loyers doit être revu, d'une part parce qu'il est complexe et souvent mal compris par les locataires et d'autre part parce qu'il comporte plusieurs lacunes ou travers qui engendrent un manque à gagner important pour les SISP. Avec la précarisation constante de leurs locataires, les SISP voient en effet leurs recettes et fonds propres diminuer fortement.

Actuellement, chaque logement supplémentaire représente un surcoût important pour les SISP ce qui ne les encourage pas à lancer de nouveaux programmes de construction.

Actuellement le système de calcul des loyers fixe un loyer de base défini par rapport aux caractéristiques du logement, qui fluctue ensuite en fonction de la composition familiale et des revenus. Le système prévoit un plafond maximal qui ne pourra jamais être dépassé. Nous préconisons de supprimer ce plafond. D'une part, cela augmentera les recettes des SISP et d'autre part cela incitera certains ménages ayant des revenus plus importants à quitter leur logement car cela ne sera plus aussi intéressant pour eux. Le loyer doit en outre varier en fonction du nombre de chambres, sans limite (4 actuellement). Il n'est pas équitable qu'un appartement 4 chambres soit loué au même prix qu'un appartement 6 chambres.

g) Investissement en accompagnement social et infrastructures

Les investissements en termes d'accompagnement social et de cohésion sociale, font la part belle aux investissements en personnel. Or ce qui manque dans beaucoup de cités de logements se sont des équipements d'intérêt général (crèches, plaines de jeux,...), voire de petites cellules de services et de commerces de proximité.

h) Rapport SISP / Région

Avec la régionalisation des politiques du logement social en 1989, on est passé d'un système d'agrément des SISP à un système de véritable tutelle. La Région a souhaité ainsi, et à raison, mieux coordonner et planifier sa politique du logement, mais aussi uniformiser et contrôler les pratiques des acteurs de terrain que sont les SISP.

Actuellement il semblerait que cette tutelle régionale se transforme souvent en frein ou est du moins une cause importante du ralentissement des procédures (rénovation, ...). En tout état de cause, le rapport SISP / Région n'est pas vraiment basé sur une dynamique de coopération et de convergence des « bonnes énergies », mais est bien souvent le reflet des difficultés et des tensions entre pouvoirs régionaux et communaux. Région et SISP devraient pouvoir travailler dans un esprit de partenariat. En plus du rôle de contrôle, la SLRB devrait pouvoir petit à petit développer un rôle d'assistance des SISP dans leur gestion quotidienne : assistance juridique, comptable, technique,...

2. Le logement moyen

Il est important dans une ville de garder une vraie mixité sociale. Donc développer une politique de logements moyens pour un public à revenus modestes est essentiel, sans quoi le caractère dual de la ville s'amplifiera. Une nouvelle fois, cette nécessité est évidente quand on sait qu'une grande partie des 170.000 nouveaux habitants attendus dans les dix prochaines années sont des habitants aux revenus faibles ou moyens. De plus, le logement moyen est nécessaire pour permettre aux travailleurs et en particulier aux jeunes ménages de construire leur vie en ville, plutôt que de participer à l'exode, source de nuisances environnementales.

Actuellement, la politique de logements moyens est presque essentiellement orientée vers l'acquisitif. On propose à des ménages à revenus modeste de devenir propriétaires (Fonds du logement, SDRB,...) à condition d'attendre 10 ans avant de louer ou de revendre leur bien. Au bout de cette période, le logement peut, tout à fait librement, se retrouver sur un marché non contrôlé.

Deux pistes pour éviter ce travers doivent être envisagées.

La première consisterait à lier logement moyen et AIS. Si vous bénéficiez d'une aide à l'acquisition, vous pouvez ensuite louer ou vendre votre bien quand vous le désirez à condition de passer par un système d'AIS qui garantira que le public bénéficiaire final remplira les conditions du logement moyen.

La deuxième est de favoriser le logement moyen, mais pour le locatif et non pour l'acquisitif. En particulier, les coopératives de locataires sont des structures tout à fait adaptées pour apporter une réponse à la problématique du logement moyen et

doivent être plus soutenues par les pouvoirs régionaux dans ce sens. Les occupants des logements sont propriétaires d'une part de la société, mais pas de leur logement. Cela offre de nombreux avantages (mise de départ largement inférieure, gestion et entretien des bâtiments centralisés, changement de logement en fonction de la situation des personnes, remboursement de la mise lorsque quelqu'un quitte la société,...).

En somme les coopératives de locataires, plutôt que de proposer un partenariat public-privé qui montre également toutes ses limites et ses dérives, sont construites autour d'un partenariat public-locataires.

3. L'occupation temporaire des immeubles vides

Le nombre de bâtiments vides à Bruxelles offre un potentiel de logements important qu'on ne peut ignorer. Dans l'attente de la mise en place de mesures efficaces de lutte contre les logements vides, l'occupation légale d'immeubles abandonnés devrait être rendue possible moyennant l'encadrement d'associations spécialisées et le respect de conditions minimum liées à la sécurité et à la salubrité des logements.

4. UNE URBANISATION DURABLE, COHERENTE ET TRANSVERSALE

Comme la plupart des grandes villes européennes, Bruxelles est sous pression. Pression foncière, immobilière et automobile. Son statut de capitale multiple complique encore la donne puisque, comme on le sait, le nombre important de navetteurs et la présence des institutions européennes (la main morte et les impôts non payés par les fonctionnaires européens participent au sous financement de la Région) a un coût important pour la ville et ses habitants. Le moindre espace disponible sur le territoire bruxellois est désormais l'objet de toutes les convoitises immobilières. Le refinancement de la Région est devenu le leitmotiv, au point de négliger complètement les impacts ainsi produits sur les habitants de la ville et leur cadre de vie. Plusieurs mesures peuvent nous aider à parer à toute dérive.

1. Une planification globale, concertée et cohérente avec les enjeux dictés par les défis social, climatique et démographique.

Pour répondre aux besoins de la ville et de ses habitants (logements à prix décents, présence d'équipements de proximité, développement des transports publics, densification qualitative, espace public partagé et espace vert de qualité...), il est nécessaire d'avoir une approche globale et transversale intégrant les différents facteurs de l'aménagement du territoire. Une planification globale et transversale nécessite une politique concertée. Sa cohérence avec le défi énergétique suppose que les implantations des diverses fonctions urbaines (logements, bureaux, commerces, équipements,...) soient définies sur base de critères d'accessibilité et d'énergie. Il faut notamment lier aménagement du territoire et mobilité en densifiant les zones bien desservies en transports publics. Les implantations autour du canal au-delà de la place Saintelette vers le Nord doivent être pensées en fonction du potentiel énorme qu'offre une voie d'eau comme mode de transports des marchandises et des personnes. L'ancrage des activités peut également être pensé en fonction du potentiel du lieu d'implantation en termes d'énergies solaires et/ou éoliennes. Des incitants fiscaux devaient être mis en place pour encourager les habitants et les entreprises à rester/s'implanter en milieu urbain. A cet égard, densification n'implique pas forcément urbanisation à tout crin de zones encore en friche. Il faut veiller à un bon équilibre entre zones compactes, espace public et espaces naturels et semi-naturels. Il est essentiel de veiller à maintenir un équilibre entre les zones urbanisées et les zones naturelles urbaines (de fait ou de droit). C'est à ce prix seulement que la qualité de la vie à Bruxelles se maintiendra voire s'améliorera.

Contrairement à la logique du PDI, il convient de penser l'articulation de l'ensemble du territoire et de leurs connexions en termes de complémentarité et non comme des espaces à rentabiliser. Le PDI doit être suspendu dans l'attente d'un nouveau Plan régional de développement qui actualisera les lignes de force du PRD de 2002 et servira de cadre au traitement des dernières réserves foncières de la Région non pas en tant qu'entité autonome mais comme vecteur de durabilité de la ville. Pour rappel, le nouveau PRD devra s'articuler prioritairement par rapport aux trois défis de la Région.

2. Un moratoire sur la construction de nouvelles surfaces de bureaux

Il apparaît évident aujourd'hui que le nombre de m² de bureaux (et « d'entreprises de production de biens immatériels ») existant à Bruxelles suffit largement à répondre à la demande. Le taux de vacance est actuellement supérieur à 18% et est amené à croître dans le contexte de ralentissement de la croissance économique. Les deux tiers des projets de bureaux bruxellois sont spéculatifs et risquent de ne pas trouver acquéreur. Continuer à délivrer des permis pour la construction de nouveaux bureaux dans ce contexte constitue un acte d'irresponsabilité politique. Nos décideurs doivent au contraire inciter à la rénovation des surfaces de bureaux existantes ou assurer un transfert des bureaux implantés dans les zones mal desservies en transport en commun vers celles qu'ils sont bien desservies tout en évitant les travers des trop fortes concentrations.

IEB réclame un moratoire sur toute nouvelle construction de bureaux, ce qui permettra au secteur de la construction de concentrer son activité dans la production de logements accessibles et des équipements qui les accompagnent.

3. Un moratoire sur les projets de grands centres commerciaux et la redynamisation du petit commerce

Les projets de grands centres commerciaux ne répondent pas aux besoins de commerces de proximité des Bruxellois. Le Plan régional de développement ne s'y trompait pas lorsqu'il interdisait la construction de nouveaux shoppings commerciaux en Région bruxelloise. Non seulement ces projets génèrent une pression automobile supplémentaire mais ils représentent également un véritable risque économique pour les pôles commerciaux bruxellois actuels. La Région bruxelloise est déjà dotée de quatre centres commerciaux. Or deux nouveaux centres commerciaux sont projetés alors que d'autres projets avancent en Régions flamande et wallonne, aux portes de Bruxelles et que les consommateurs boudent depuis quelques temps ce modèle. Raison pour laquelle les grands distributeurs se relocalisent ces dernières années dans le centre via les supérettes de proximité. Les grands projets de centres commerciaux s'inscrivent dans une logique d'escalade concurrentielle nuisible aux centres existants et aux autres noyaux commerçants. Au vu du ralentissement de la machine économique, il semble raisonnable de demander un moratoire sur la construction de nouveaux centres commerciaux en Région bruxelloise.

La régionalisation prochaine de cette matière devrait pousser la Région à fusionner le permis d'urbanisme et le permis socio-économique pour les centres commerciaux pour évaluer simultanément les projets commerciaux en termes d'empreinte sur le territoire, de mobilité, de maîtrise économique. La Région et les communes devraient en outre se doter de moyens permettant de mener une politique immobilière par le biais d'une régie foncière pouvant acheter, rénover et mettre à disposition certains bâtiments à des fins commerciales.

4. Un espace public libéré de la publicité

L'affichage publicitaire est un média de masse particulier en ce qu'il s'impose à tous dans l'espace public et qu'il est source de diverses nuisances : insécurité des déplacements, pollution visuelle, atteinte au patrimoine, incitant à une consommation excessive, socialement et environnementalement dommageable, sans compter la multiplication de pratiques publicitaires nouvelles, intrusives et souvent peu contrôlées telles que la pose de bâches géantes de chantiers, l'installation d'écran plasma, de dispositifs publicitaires équipés de systèmes de communication (comme le protocole « bluetooth »). Par ailleurs, la Région compte de nombreux dispositifs publicitaires illégaux, soit qu'ils ne disposent pas de permis d'urbanisme valables, soit que la taxe qu'ils devraient engendrer n'est pas perçue par les pouvoirs compétents.

Pour limiter ces nuisances et violations réglementaires, la Région devrait se doter d'un cadastre urbanistique et fiscal de tous les dispositifs publicitaires dans l'espace public. Dans l'attente de ce cadastre, la Région doit décréter un moratoire sur l'affichage publicitaire et veiller à ce que les autorités compétentes contrôlent la légalité des dispositifs publicitaires et suppriment au plus vite l'ensemble des dispositifs illégaux.

5. Des transports publics libérés de la publicité

Les sociétés de transports en commun sont des opérateurs clés dans la transition de nos sociétés vers des modes de vie soutenables. Elles constituent en effet des éléments centraux de solutions à des problèmes qui se rejoignent dans la problématique de la mobilité : santé publique, bouleversement climatique, pollutions, épuisement des ressources naturelles, solidarité sociale et bien sûr mobilité.

L'invasion publicitaire continue de ces opérateurs contredit leurs objectifs. Or ces opérateurs sont prisés par les annonceurs et publicitaires qui y voient des lieux de haute fréquentation et par conséquent des possibilités d'influencer massivement les consommateurs. La diffusion de messages commerciaux privés incitant à la surconsommation est contraire aux missions de service public de ces opérateurs et en contradiction avec leurs engagements en matière de développement durable.

La mainmise des annonceurs sur les infrastructures de transports publics portent atteinte à la qualité du service public et est en complet déséquilibre avec l'apport financier du secteur publicitaire auprès des services de transports publics. Ainsi, l'apport publicitaire ne représente que 1,15% du budget de la STIB², alors que la pollution publicitaire engendrée touche tout Bruxelles, les trams et bus étant transformés en dispositifs de marketing et tous leurs usagers en cible commerciale permanente.

² Calcul réalisé à partir des chiffres de l'année 2007 extraits du document « Indicateurs généraux », accessible via http://www.stib.be/irj/go/km/docs/STIB-MIVB/INTERNET/attachments/PDF_fr.pdf

C'est pourquoi la Région doit mettre en œuvre un plan de diminution progressive et rapide de la présence de publicité chez les opérateurs de transports publics et chercher des pistes de financement alternatives durables.

Outre les transports en commun, les vélos libre service doit également être libérés de la publicité. Dans le cadre de la concession de 15 ans accordée par la Région bruxelloise à JC Decaux pour développer ses « vélos publicitaires », la Région a accepté de nombreux points d'affichage non seulement aux 200 points de stations mais également le long des voiries régionales et sur les vélos eux-mêmes. La convention prévoit en outre des coefficients permettant d'accroître encore cette pression publicitaire ainsi qu'un système de pénalité portant atteinte au pouvoir des communes de délivrer ou non des permis d'urbanisme pour de tels dispositifs.

Faire du vélo libre service un marché publicitaire conduisant à l'envahissement des espaces publics par la pub est une pratique qui détourne le service public de son objectif d'amélioration de la mobilité vers un objectif de rentabilité des dispositifs d'affichage notamment en les multipliant.

Les concessions offertes aux afficheurs manquent souvent de transparence sans compter que les villes qui optent pour un tandem vélo libre service/publicité abandonnent en contrepartie une recette potentielle lucrative : la redevance qu'elles toucheraient normalement sur les panneaux publicitaires.

Certaines villes parviennent à mettre en place un tel dispositif en se passant des afficheurs publicitaires (Orléans, Chalon-sur-Saône). D'autres villes ont au moins l'intelligence de déconnecter le marché publicitaire du marché du vélo libre service (Strasbourg, La Rochelle,...) ce qui leur permet de financer elles-mêmes le service en collectant les redevances sur l'affichage publicitaire et d'obtenir une meilleure transparence des coûts.

En lieu et place de ce genre de concession qui désavantage le public et prive les pouvoirs publics du contrôle sur les vélos libres services, IEB souligne l'intérêt de développer un autre modèle de financement pour le vélo public. Par exemple, les revenus générés par un péage urbain pourraient financer largement le système de VLC. La Région pourrait en outre créer une véritable synergie entre politique environnementale et sociale en mettant sur pied un véritable service public de vélo libre de toute publicité commerciale et en développant des emplois à finalité sociale.

5. UN PATRIMOINE PRESERVE

1. Le droit d'initiative citoyenne doit être maintenu

Instauré en 1993, le droit de pétition permet aux Bruxellois de participer à la défense de leur patrimoine. Si les conditions sont réunies, cet instrument légal oblige le gouvernement à ouvrir une procédure d'enquête pour le classement éventuel du bien ou du site proposé. Cette procédure reconnaît et encourage l'investissement de la population en faveur de son patrimoine.

IEB demande la reconnaissance de la participation des citoyens par la prise en compte de leur demande conformément aux dispositions de l'ordonnance de 1993.

2. Patrimoine et projets immobiliers : une balance équitable !

Un arbitrage entre protection du patrimoine et développement de la ville doit reposer sur une procédure qui analyse sans précipitation la valeur du patrimoine et la compatibilité d'un nouveau projet avec son contexte patrimonial significatif.

Pour améliorer les procédures IEB propose de créer une étape de protection temporaire par l'inscription sur une Liste de Sauvegarde (exemple de la Région wallonne). En cas de menace de démolition ou de transformation d'un bien d'intérêt patrimonial, une procédure d'urgence serait entamée pour statuer sur l'intérêt de classer ou non un bien. Cette procédure (de 6 à 12 mois) aurait l'avantage de mettre les arguments économiques, urbanistiques, patrimoniaux, sur le même pied.

3. Réformer le permis unique

Depuis l'entrée en vigueur du permis unique, les procédures de publicité-concertation se sont appauvries. Le permis unique a supprimé l'obligation d'indiquer dans les motivations des enquêtes publiques les biens qui sont repris à l'Inventaire (antérieurs à 1932). Cette information est pourtant un moyen de sensibilisation et d'intervention devant la commission de concertation pour défendre certains biens remarquables. Cette information devrait être réintégrée et il faudrait y adjoindre la date de construction des bâtiments et leur statut (sauvegardé ou classé).

Le permis unique impose que les demandes de permis d'urbanisme et de patrimoine soient déposées simultanément. On constate que le volet patrimoine censé comporter une étude préalable approfondie est souvent incomplet. Il s'ensuit que la demande est refusée ou doit être réintroduite. Cela représente une régression par rapport aux dispositions antérieures au permis unique où le permis patrimoine et le permis d'urbanisme se succédaient. Il faudrait créer un certificat patrimoine à l'instar du certificat d'urbanisme donnant lieu à une concertation entre l'administration régionale, la CRMS, la commune et le demandeur. Cette procédure permettrait de définir dès le départ les options et les moyens d'intervention relatifs au projet.

4. Restaurer le patrimoine pour le protéger

Concernant le petit patrimoine, il est nécessaire de renforcer la sensibilisation du public et le contrôle sur l'exécution des travaux. Les châssis de fenêtres et les portes, en particulier, sont souvent remplacés illégalement par manque de connaissance de la législation ou à cause de la pression du marché. Des alternatives à la destruction des châssis remarquables existent. Les pouvoirs publics doivent attirer l'attention du public sur le maintien et la restauration des châssis remarquables. Cette sensibilisation doit notamment s'exercer dans le cadre des primes à la rénovation et à l'isolation.

5. Une mise en valeur du patrimoine naturel

S'il est bien un patrimoine qui est systématiquement écarté des discussions, c'est bien le patrimoine naturel. Or Bruxelles est riche de sites naturels remarquables qui méritent une attention particulière. Ces sites doivent être pris en compte avec plus d'acuité et de volontarisme. Quelque cent sites sont actuellement repris à l'inventaire des biens présentant un intérêt patrimonial. Un peu plus de la moitié de ceux-ci sont classés ou en voie de l'être. Cette politique doit être encouragée.

6. UNE MOBILITE DURABLE ACCESSIBLE A TOUS

Le principal obstacle à la qualité de vie à Bruxelles est la prépondérance de l'automobile. Certaines mesures destinées à limiter son usage ont été entreprises. Les stations Cambio se multiplient avec succès. Les taxis collectifs « Collecto » sont fonctionnels. Le service de bus de nuit « Noctis », après des débuts ratés du fait du tarif exigé et de la faiblesse de l'offre, est sur la bonne voie. L'Agence régionale de stationnement est sur les rails et devrait permettre de rationaliser la multitude de pratiques en la matière et le RRU fixe des limites maximales de stationnement pour les bureaux.

Néanmoins, la voiture reste immuablement le mode dominant de transport quotidien des Bruxellois et de nombreux navetteurs, la vitesse commerciale du réseau de transport en commun de surface stagne, voire régresse et le transport de marchandise reste absent des réflexions de nos dirigeants. Il faut opérer un changement du paradigme pour développer une structure écomobile polycentrique où le trio marche à pied – vélo – transport en commun deviendra le mode majeur de nos déplacements tandis que la voiture sera l'ultime moyen quand tous les autres seront inappropriés.

1. L'amélioration des transports publics de surface

Les véhicules de la Stib doivent bénéficier d'une priorité absolue, d'un trajet dégagé (sites propres, priorités aux feux,...) et d'une grande qualité des correspondances. Le but est qu'ils ne soient plus immobilisés qu'aux arrêts.

Le choix idéologique du « tout au métro » ne se justifie pas au regard de la taille de la région, de sa population même croissante et de sa densité, sans compter que ce choix est grevé de nombreux défauts : coûts décuplés par rapport aux lignes de tram, chantier de longue haleine et parfois destructeur du tissu urbain, circulation souterraine laissant la place souveraine à la voiture en surface. Le réseau RER, pour autant qu'il soit pensé non comme transport de navettes mais également comme un transport pour les Bruxellois (qualité des dessertes et fréquences), peut être un substitut avantageux au métro.

La tarification des transports publics, si elle n'est pas un facteur clé du transfert modal, mérite néanmoins d'être questionnée. Au cours des dernières années, l'augmentation des tarifs de la Stib a dépassé de beaucoup l'évolution de l'indice des prix. Les chômeurs, qui n'ont pas la chance d'avoir leurs trajets pris en charge par l'employeur, qui ne peuvent pas déduire leurs frais de déplacements et qui ne bénéficient d'aucune réduction, sont quasiment le dernier groupe social qui a à payer le tarif plein du transport public alors qu'ils disposent d'un revenu particulièrement faible. Il serait socialement juste de prévoir la gratuité pour ce groupe-cible.

La trop faible coordination entre l'offre de transport en commun régionale (STIB) et celle des autres opérateurs (De Lijn, TEC et SNCB) conduit à des pertes d'efficacité, à

un manque de lisibilité de l'offre globale et à une tarification et billettique insuffisamment intégrée. La Région doit mettre tout son poids pour dépasser cette fragmentation dont elle est la première à souffrir. Un accord de coopération de promotion de la mobilité douce sur l'ensemble de la Zone RER devrait rassembler la région bruxelloise avec les instances compétentes flamandes, wallonnes et fédérales.

2. L'instauration d'un péage urbain

Pour mémoire, ce point est abordé dans le chapitre fiscalité.

3. Un moratoire sur les investissements dans le développement de nouvelles capacités routières

Les nouvelles infrastructures routières entraînent toujours plus loin nos sociétés sur le chemin de la dépendance aux énergies fossiles et la perte de maîtrise des émissions de gaz à effet de serre. Les infrastructures routières devraient au contraire se réduire au fur et à mesure de l'amélioration de l'offre de moyens de déplacements alternatifs à la voiture. La Région doit se positionner clairement contre l'élargissement du Ring au nord de Bruxelles. Elle doit par ailleurs réserver ses budgets pour les investir dans une politique de mobilité durable au lieu de les injecter, comme le prévoit le Plan IRIS II, dans la construction de plusieurs tunnels routiers (tunnel Cortenberg, tunnel Charles-Quint, tunnel OTAN,...).

4. Une politique de stationnement drastique

Le Plan IRIS II prévoit 14.000 emplacements de parkings de dissuasion supplémentaires à l'intérieur des frontières de la Région. Ces parkings devraient être reportés hors des frontières pour être connectés aux gares RER des Régions wallonne et flamande. A tout le moins, toute création de parking de ce type devrait être compensée par la suppression d'un nombre équivalent de places dans les zones de bureaux pour s'assurer du rôle de transfert modal. Les parkings de dissuasion situés dans la Région incitent au recours à l'automobile et amputent la Région de surfaces foncières particulièrement bien situées.

Le RRU devrait être modifié car encore bien trop laxiste pour les normes de parkings de bureaux et de logements. Le RRU prévoit en zone A un emplacement de parking par 200 m² de bureaux. Cette norme est de un emplacement pour 1.115 m² à Londres. Dans l'attente de revoir à la baisse les seuils prévus pour les bureaux (par exemple un emplacement pour 500 m²), les zones ABC devraient être redéfinies afin de tenir compte de l'amélioration de la desserte de certains quartiers.

Pour le logement, il faudrait supprimer le seuil minimum d'une place de stationnement par logement pour permettre aux demandeurs qui le souhaitent de descendre en dessous de cette norme sans devoir demander une dérogation. Par contre, un seuil maximum devrait être établi qui ne pourrait être dépassé qu'en cas de dérogation dûment motivée.

Outre ces mesures, il est urgent de :

- développer un outil de monitoring des parkings tel que la CASBA pour les bureaux ;
- étendre le principe des zones d'accessibilité en transports en commun A, B et C à l'immobilier résidentiel ;
- interdire la construction de nouveaux parkings de bureau et résidentiel en zone A.

Cette réforme doit être complétée par une réforme de l'ordonnance sur les Permis d'Environnement qui doit imposer la législation en vigueur (qui devrait être de plus en plus pénalisante) pour tous les parkings faisant l'objet d'un renouvellement de PE.

5. Une analyse complète et rigoureuse des flux de marchandises

La récente décision du gouvernement de soutenir l'implantation d'un centre logistique routier en plein centre ville, sans aucune connexion avec la voie d'eau ou le rail nous rappelle la difficulté des décideurs à opérer la transition de notre modèle énergétique.

Il est essentiel de connaître le véritable état de la situation en termes de transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale. Seules les marchandises transitant par le port (22% du total) font l'objet de statistiques « fiables » et on ne peut pas dire que les chiffres sont encourageants. Ainsi, si le contrat de gestion du Port récemment voté par le gouvernement prévoit une hausse du volume relatif de marchandises transportées par bateau, il n'exclut pas pour autant une hausse du volume absolu de marchandises transportées par camion (+13% d'ici 2013). Cette politique, soutenue par les deniers publics est inacceptable.

Une fois l'état des lieux connus, il est essentiel de mettre en place une réglementation en concertation avec le secteur. Une charte pour le transport durable de marchandises en RBC, à l'instar de ce qui s'est fait à Paris devrait être négociée sans attendre: rationalisation des aires de livraison, itinéraires routiers imposés, interdiction de « very long vehicles » en tout temps, et des + de 3,5T aux heures de pointe, etc. La primauté de la Région sur les communes doit ici être affirmée.

L'action publique est essentielle pour transformer ce secteur peu enclin au changement. Les investissements du Port de Bruxelles doivent être exclusivement orientés vers la recherche de solutions durables de transport. Exit donc les projets de logistique « à haute valeur ajoutée » qui tablent sur le transport par camion. Le secteur privé s'occupe fort bien de ce « marché » uricide.

Le secteur de la logistique va être soumis à une transformation radicale dans les 30 prochaines années. Il faut se préparer à assurer l'approvisionnement de la ville en son coeur par le rail et l'eau. Il est dès à présent nécessaire de garder un certain nombre de friches ferroviaires pour le développement de ces capacités. IEB demande donc un moratoire sur le développement des friches ferroviaires telles que la gare de l'Ouest et Josaphat, ou tout au moins que les schémas directeurs en cours réservent une part substantielle pour les activités logistiques de demain. La friche de Schaerbeek-Formation, par contre, devrait faire l'objet d'un accord rapide avec son

propriétaire et être affectée exclusivement aux activités productives dotées d'une logistique « zéro carbone ».

Au-delà de l'hyper centre (entre l'écluse de Molenbeek et la place Saintelette), il est important de préserver les quais du Port de Bruxelles pour au minimum en permettre un usage multiple. Paris, à nouveau, nous montre la voie: les quais de la Seine dans le Paris intra-muros sont affectés tantôt au déchargement de marchandises venant par bateaux à l'aide d'engins de manutention à bord, tantôt aux flâneries des passants. Exit donc la tour Atenor et la piscine à ciel ouvert, véritables non-sens qui condamnent les quais à un usage unique. Ces considérations sont d'autant plus légitimes que l'on connaît les effets gentrificateurs dévastateurs que peuvent avoir des opérations de rénovation urbaine de quartier industriels sur les populations riveraines. Préserver l'option de la fonction portuaire, c'est aussi aider à préserver la population en place.

7. UN ENVIRONNEMENT SANS CESSE AMELIORE

1. Le défi environnemental intégré dans le PRD comme axe essentiel du développement de Bruxelles

Les villes ont une responsabilité majeure en termes de changements climatiques. Elles consomment 75% de l'énergie mondiale et représentent 80% des Gaz à Effet de Serre (GES). Elles sont donc des acteurs importants dans ce combat climatique en montrant l'exemple et entraînent dans leur sillage l'ensemble de la planète.

En fin de la législature, on a assisté à la tentative timide de mise en place d'un plan climat prospectif pour la Région bruxelloise. Cette initiative devrait être relancée et amplifiée de façon à disposer d'indicateurs et d'objectifs chiffrés à 2020 et 2050 pour orienter les prises de décision ayant un impact sur le changement climatique. Ce plan doit prendre en considération les lignes de force dégagées par le Bureau fédéral du Plan en matière de développement durable.

Il faut réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre par rapport aux valeurs de 1990 en agissant sur trois leviers : le bâti, le transport, la production locale d'énergie issue du renouvelable

Il est nécessaire que le gouvernement bruxellois se fixe des objectifs chiffrés à court et long terme pour la réduction de l'émission de gaz à effet de serre. Même s'il est difficile de calculer les coûts/bénéfices à long terme, le PRD doit offrir cette vision à long terme, basée sur un signal politique clair visant à faire de Bruxelles une ville durable d'excellence.

Inter-Environnement Bruxelles plaide pour que le futur PRD intègre un objectif chiffré de réduction des gaz à effet de serre: - 60 % pour 2020 et objectif zéro émission pour 2050 (par rapport aux valeurs de 1990).

2. La biodiversité, ressource vitale de la ville durable

Autant la ville durable et le changement climatique font l'actualité et prennent une place croissante dans l'agenda politique, autant la crise de la biodiversité en est absente ou à peu près. La préservation de la faune et de la flore ne peut se limiter aux réserves naturelles ou aux forêts d'Amazonie. Elle commence directement sous nos yeux, quelque part sur notre balcon.

Cette préoccupation ne concerne pas seulement les quartiers périphériques de la Région, dont la biodiversité est chaque jour mise en danger par une politique (ou plutôt un manque de politique) chaotique d'aménagement du territoire, elle concerne également les quartiers centraux. Le croissant pauvre de la Région, tel que désigné par les géographes, souffre d'une minéralisation extrême de l'espace public et privé et concentre une population socialement fragilisée, qui tient une place prépondérante dans les indicateurs de mauvaise santé des Bruxellois. Or l'Observatoire de la santé

est formel : il y a un lien fort entre cadre de vie et santé. Et ce sont d'abord les populations fragilisées du centre ville qui sont les victimes du manque d'égard des autorités publiques pour la place de la nature en ville.

Le conflit entre compacité / densité urbaine et préservation de la biodiversité n'est pas forcément sans solution.

Pour devenir durable, la ville doit rendre compatibles et complémentaires les structures écomobiles (réseau, lignes et arrêts, des voies ferrées, des voies navigables, des sites de transports en commun, des voies cyclables et piétonnes) et écologique (ensemble des espaces urbains ouverts qui forment l'écosystème naturel : les espaces dits verts, bleus et gris). Ces deux structures, qui doivent être conçues au minimum à l'échelle de l'agglomération morphologique, sont indissociables et interdépendantes l'une de l'autre. Le futur PRD doit recommander la concentration du bâti autour des stations intermodales écomobiles, ce qui accroîtra de facto l'étendue et la performance de la structure écologique.

Le souci de respecter, puis de restaurer et de promouvoir cette biodiversité partout dans notre ville, dans les espaces aménagés ou non, sur les toits, sur les façades, dans les jardins, doit conditionner tous les aménagements futurs et doit être présent en permanence au cœur des décisions politiques, quelles qu'elles soient. A cet égard, il est impératif de promouvoir la nature indigène, milieu qui tend naturellement vers un certain équilibre. Ces préoccupations doivent devenir au niveau régional une priorité et une réalité dépassant le stade des discours.

La législation sur les permis d'urbanisme et d'environnement, les rapports et études d'incidences doivent prévoir une dimension nouvelle qui est celle de la préservation de la biodiversité, des maillages bleus et verts. Les permis et les plans doivent être étudiés sous l'angle de cette nouvelle approche pour que la nature ne soit plus le parent pauvre de la ville durable. Une politique volontariste de liaison entre les sites naturels est nécessaire, mesure qui nécessite une maîtrise par les pouvoirs publics du foncier. Une attention particulière doit être apportée à la lutte contre les plantes envahissantes sur les talus des chemins de fer, abandonnés par la SNCB. Les pesticides doivent être bannis de la région.

Pour la prochaine législature, Inter-Environnement Bruxelles réclame que les surfaces imperméables en intérieur d'îlot (souvent consacrées au parking) soient progressivement converties en surfaces perméables (voir aussi le chapitre Plan pluie) et écrans de la biodiversité. Un objectif d'une augmentation de 50% de la surface perméable des intérieurs d'îlot à l'horizon 2020 semble être pertinent. Cette disposition implique une volonté des pouvoirs publics d'inciter les comportements individuels vertueux, par exemple en accordant une prime à la reconversion ou en imposant certaines mesures à l'occasion du renouvellement de permis d'exploitation de parkings en intérieur d'îlot.

Enfin, IEB réclame un moratoire sur la construction dans les zones d'intérêt écologique indispensables au maillage vert et bleu.
--

Les outils nécessaires à mettre en place pour protéger et développer ce maillage sont nombreux :

- La création d'une protection légale et cartographique, à valeur réglementaire, des maillages écologiques verts et bleus reprenant les zones centrales, mais aussi les zones de développement et les zones de liaisons écologiques indispensables à la conservation, à l'interconnexion des milieux et écosystèmes pour permettre l'échange génétique et la survie des habitats et des espèces.
- L'application de manière stricte de la préservation des intérieurs d'îlots, richesse patrimoniale et écologique de notre ville, telle que précisée dans le PRD et le PRAS.
- La création d'une protection réglementaire à caractère écologique sur les zones d'espaces verts du PRAS afin qu'elles contribuent à la réalisation du maillage vert et à la protection de la biodiversité.
- L'établissement d'un moratoire sur les zones inscrites au PRAS en constructibles et identifiées comme zones essentielles, de développements ou de liaisons du maillage vert et bleu sur la carte d'évaluation de l'IBGE ou un inventaire bruxellois de la biodiversité.
- La réalisation facile et rapide de ce réseau écologique par le biais de la prescription 0.2 du PRAS qui permet de réaliser des espaces verts, sans restriction, dans toutes les zones notamment en vue de contribuer à la cohérence du maillage vert.
- La prise en compte dans tous les plans, permis et règlements d'urbanisme de la notion de « préservation de la biodiversité et maillage écologique », à l'intégration de ces notions dans les textes d'ordonnances et d'arrêtés et dans la formation professionnelle de tous les acteurs de l'urbanisme et de l'environnement.

3. Une politique de gestion de l'eau concertée

Depuis près de deux siècles, la ville s'est imperméabilisée. Ces 50 dernières années, le taux d'imperméabilisation est passé de 18 à 37%. La ville moderne a refoulé l'eau. Dans notre imaginaire, l'eau est devenue matière consommable et jetable. Parfois même, on voit l'eau comme une ennemie lorsque, se rappelant à nous avec force, elle inonde nos maisons.

Un Plan pluie a été adopté lors de la présente législature. IEB constate avec satisfaction la volonté de réaliser la modélisation du cycle de l'eau de la Région de Bruxelles-Capitale. Cet outil pourra être utilisé dans le cadre de planification future et surtout, permettra de déterminer anticipativement les impacts potentiels de tous actes et travaux sur ce cycle. IEB demande que cette modélisation soit réalisée le plus rapidement possible.

De même, IEB soutient la volonté de réaliser un état des lieux du réseau d'égouttage permettant de planifier les travaux de rénovation des ouvrages liés à la collecte des eaux usées. Cet état des lieux doit également être fait le plus rapidement possible pour servir d'outil d'aide à la décision de toute politique régionale et communale. Nous demandons la mise en œuvre immédiate de cette décision.

Il est également nécessaire que tout projet de construction d'importance à venir soit développé en regard de cet outil pour vérifier que les impacts sur le cycle de l'eau sont nuls voire positifs.

Pour que le processus d'imperméabilisation soit réversible, il est impératif d'adopter des techniques appropriées basées sur des principes simples et la participation de tous. C'est à ce prix seulement que l'eau et sa charge poétique peuvent redevenir amies dans la ville dense.

Mais le Plan pluie adopté pêche par son manque d'ambition. Une ambition qui n'est pas forcément incompatible avec la mise en œuvre rapide de mesures de bon sens et peu coûteuses. A cet égard, le travail prospectif réalisé dans le cadre de la plateforme Eau Water Zone devrait inspirer le prochain gouvernement et les pouvoirs publics dans leur manière d'appréhender la gestion de l'eau en Région bruxelloise.

Nous renvoyons également le lecteur à l'avis remis par Inter-Environnement Bruxelles à l'occasion de l'enquête publique de 2008 sur le Plan pluie : <http://www.ieb.be/article/1201/>

Enfin, la bonne gouvernance permettrait de faire certains pas en avant décisifs : le rapport d'incidences du Plan pluie évoque à plusieurs reprises la nécessité de modifier le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) ainsi que l'Ordonnance Permis Environnement (tous deux modifiés pendant cette législature !) pour y intégrer les mesures de ce Plan pluie.

Le RRU doit donc être modifié sous la prochaine législature. Notons qu'il doit l'être de manière concertée au sein du gouvernement. A titre d'exemple, les zones de recul, souvent converties illégalement en parking, imperméables, doivent être remises en pristin état. Cette mesure touche à deux compétences et demandera la collaboration de deux ministres.

La situation est identique pour l'Ordonnance relative aux Permis Environnement. Le Plan pluie prévoit d'intégrer des conditions liées à la gestion des eaux pluviales et des eaux de ruissellement dans la législation relative aux permis d'environnement. Cette ordonnance modifiée il y a seulement quelques mois devra à nouveau être amendée.

4. Une politique des déchets centralisée

Dans les politiques de la Région on ne retrouve pas de lien entre prévention des déchets et propreté publique. Or, il est difficile de nier le fait que ceux-ci sont intimement liés. IEB estime donc que pour plus de cohérence dans les actions et pour des résultats plus probants, la gestion de la propreté et celle des déchets devraient être intégrées dans un seul et unique plan et géré par un seul ministre.

Actuellement, « les données disponibles sur la production des déchets en RBC ne permettent pas d'évaluer avec précision la part exacte des déchets en corrélation

avec les différents publics cibles »³. Pour mesurer l'impact des campagnes de prévention des déchets, un cadastre des déchets est nécessaire.

Bruxelles Propreté (l'Agence Régionale de la Propreté) reçoit actuellement de la part de la Région une subvention annuelle forfaitaire indépendante de ses performances. IEB suggère la mise en place, comme c'est le cas pour les entreprises d'économie sociale, d'un subside régional octroyé à l'ARP qui soit proportionnel aux quantités de déchets collectés réutilisés et de déchets recyclés.

En RBC, il n'existe actuellement aucune taxe à l'incinération des déchets permettant d'appliquer une hiérarchie de gestion des déchets. Jusqu'à présent les Régions wallonnes et flamandes continuent de percevoir une taxe pour les déchets qui sont envoyés vers notre incinérateur régional! La Région doit mettre en place une taxe sur l'incinération des déchets, à laquelle l'ARP devrait être soumise comme incitant à la collecte sélective et à la réutilisation. Cette taxe permettrait de financer la politique régionale de prévention des déchets.

Les enquêtes le démontrent : la quasi totalité de la population estime que trier ses déchets est une action de prévention ! Dès lors, IEB demande que le POINT VERT apposé sur les emballages (qui, actuellement, signale uniquement que le responsable d'emballage a payé ses cotisations à Fost Plus) soit supprimé.

Le secteur de l'économie sociale, pionnier en matière de collecte sélective et de recyclage des déchets, bénéficie d'une subvention par tonne réutilisée qui est trois fois inférieure à la subvention octroyée à l'ARP par tonne de déchets traités. De plus, ce secteur arrive en bout de chaîne et se retrouve souvent avec des quantités importantes de déchets à éliminer et dont les coûts d'élimination sont supérieurs aux subsides obtenus. Les entreprises de ce secteur doivent être reconnues comme collecteurs (et donc bénéficier d'une subvention par tonne de déchets traités).

La Région se doit de veiller à ce que le contrat de collaboration, signé sous l'égide des trois Régions, entre Récupel et les acteurs de l'économie sociale soit vraiment respecté.

Enfin, l'ensemble de ces mesures devrait avoir en point de mire la suppression à horizon 2020 d'un des trois fours de l'incinérateur de déchets bruxellois

5. La place de l'industrie en Région bruxelloise

Durant l'année 2008, deux dossiers ont remis sur la table la question de la place de l'industrie lourde en Région bruxelloise.

- l'entreprise FMM et sa pollution au mercure
- l'entreprise Biofuel et sa demande de permis pour la construction d'une industrie de production d'agrocarburants.

³ Plan déchets 2009

Pour faire face aux risques causés par ce type d'industrie, il serait utile d'établir une liste non exhaustive d'activités jugées à risques (risques d'explosion, de pollution du sol, de l'air ou de l'eau, risque sanitaire pour la population, ...) pour l'environnement et la population.

Sur cette base, les affectations du PRAS doivent être revues pour interdire l'implantation de site Seveso et assimilés (ceux qui sont très proches des valeurs Seveso mais dimensionnés juste en dessous de ces valeurs pour ne pas entrer dans cette catégorie) à proximité de logements.

6. La gestion des arbres en ville

La gestion des arbres en ville est assez déplorable. En effet, dans certains cas, là où des abattages sont justifiés pour des raisons sécuritaires et sanitaires, on préfère prolonger artificiellement la durée de vie des alignements à coup de soins palliatifs alors qu'un remplacement aurait été plus judicieux. Dans d'autres cas, des arbres ne nécessitant pas un abattage et un remplacement onéreux se voient condamnés pour des raisons de facilité d'aménagement de mobilité (voiries, sites propres pour les transports en commun).

Il serait intéressant d'opérer une gestion globale de ces arbres au lieu de pratiquer des abattages désorganisés qui ne permettent pas une gestion optimisée de ce patrimoine arboré (concurrence entre les spécimens adultes et les nouvelles plantations).

C'est pourquoi il conviendrait de créer au niveau régional - avec concertation au niveau communal - un plan de gestion pour l'ensemble des arbres présents sur le territoire bruxellois. Cela permettrait d'avoir un agenda clair sur les interventions à opérer dans le temps (remplacement d'alignements, entretiens, abattages de certains spécimens, ...). Ainsi, il deviendrait impossible d'arguer d'un abattage obligatoire pour cause de « raison sanitaire » alors que les motivations sont autres. La clarté serait de mise et mettrait un terme à toutes les discussions et théories du complot que l'on entend souvent lorsqu'il y a un abattage prévu.

*