

Bruxelles en mouvements

Périodique édité par
Inter-Environnement Bruxelles
N°252 – décembre 2011

LES BONS VŒUX
DU PÈRE DÉDÉ



**PLAN RÉGIONAL DE
DÉVELOPPEMENT
DURABLE**

PHASE PRÉPARATOIRE



PHILIPPE MEERSSEMAN

Déjà en 1994, année de publication de ce dessin dans le *Bruxelles en mouvements*, on s'interrogeait sur les limites du PRD.

Ce numéro a été réalisé en collaboration avec
Isabelle Pauthier, Guido Van der Hulst,
Marco Schmitt et Sofie Van Bruystegem.

DOSSIER : Le PRDD

Introduction.....	p.3
Petite histoire du Plan Régional de Développement	p.4
Méthodologie d'élaboration du PRDD	p.7
Planifier pour mieux déréguler	p.8

RUBRIQUES

Voix de Bruxelles	p.12
PUM, une approche collaborative du territoire	p.14
Choyer le piéton	p.17

Rédacteur en chef : Almos Mihaly, avec
la collaboration de Gwenaëlle Breës, Mohamed Benzaouia,
Raymond Boudru, Anne Delfairière, Isabelle Hochart,
François Hubert, Thierry Kuyken, Jérôme Matagne,
Philippe Meersseman, Pierre Meynaert, Nicolas Prignot,
Hélène Quidbach, Dalila Riffi, Denys Ryelandt,
Claire Scohier, Mathieu Sonck, Roland Van de Poel.

Imprimerie : Auspert & Cie sprl.

Bruxelles en mouvements est édité par
Inter-Environnement Bruxelles, asbl.
Association indépendante. Fédération des comités
d'habitants de Bruxelles. Membre de l'ARSC.
Organisme d'Éducation Permanente bénéficiant
du soutien de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

introduction

Depuis l'annonce du processus d'élaboration du Plan Régional de Développement Durable (PRDD), la méthodologie d'élaboration s'est affinée (voir encadré p.7). Deux étapes ont été franchies. La première était celle du diagnostic, elle a débouché sur un document de plus de 300 pages : l'État des lieux. La deuxième a trouvé son terme le 5 décembre 2010. Il s'agissait de réunir en ateliers les «forces vives» de la Région (acteurs publics et para-publics, acteurs privés, membres de la société civile et académique), afin de travailler à la définition d'une vision, à l'établissement d'axes stratégiques et surtout à la détermination d'actions concrètes. IEB a quitté ces ateliers avec fracas (voir l'édito du BEM 251).

Au terme de ces deux premières étapes, il nous a semblé opportun de faire le point, d'affiner notre réflexion et d'affûter nos arguments en prévision de la future enquête publique. Cette première réflexion se prolongera dans les prochains BEM qui accueilleront une nouvelle rubrique consacrée au PRDD.

Après un petit regard dans le rétroviseur sur les origines et l'évolution des PRD successifs, nous

proposons dans ce dossier de déconstruire le document d'État des lieux et les discours que nous avons entendus dans les ateliers auxquels IEB a pris part dans la 2^e phase du processus sous l'angle spécifique de l'usage d'instruments de régulation destinés à faciliter la mise en œuvre des politiques publiques.

En effet, en juillet 2009, la déclaration gouvernementale annonçait que le Gouvernement devra se doter du cadre juridique et des instruments matériels adéquats en vue de garantir au mieux l'accès de tous aux biens économiques et sociaux de base que sont l'énergie, l'eau et le logement. Or les enjeux liés à certaines compétences appellent les autorités publiques à déréguler plutôt qu'à réguler. C'est le cas notamment de l'économie et de l'aménagement du territoire. La lecture de l'État des lieux et les débats des ateliers du PRDD laissent penser que pour doper notre économie et améliorer les politiques d'aménagement du territoire, la dérégulation est la voie royale. Pour le bonheur des Bruxellois ? Vous le saurez en vous plongeant dans la lecture de ce dossier...

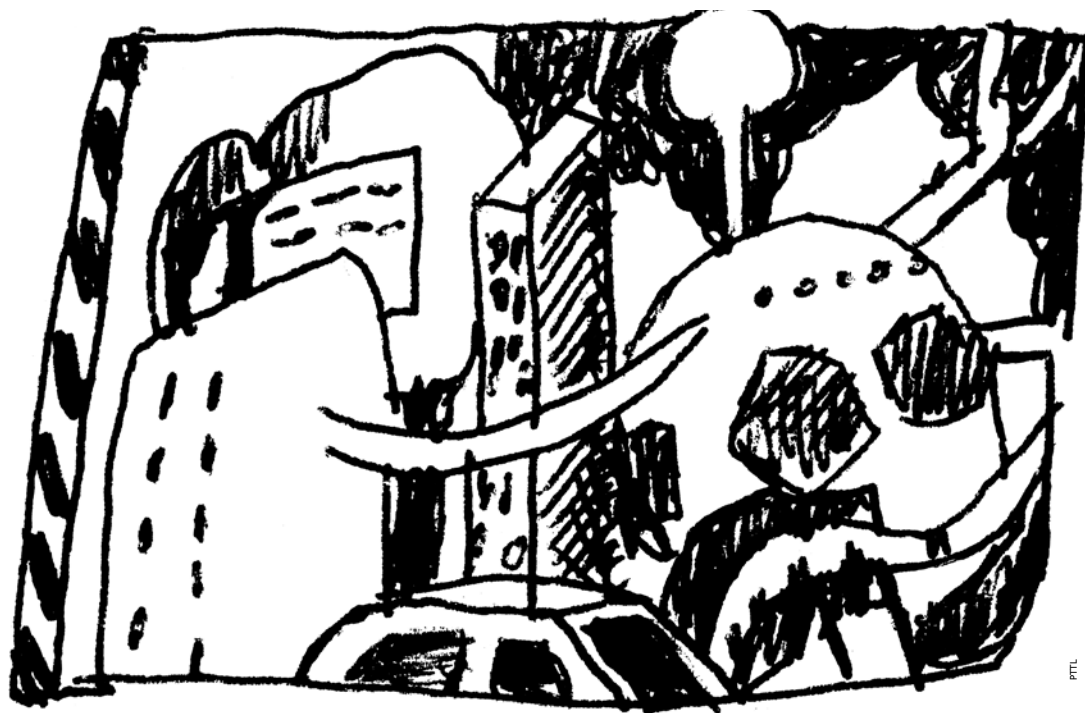
INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES



petite histoire

du plan régional de développement

Dès sa création, la Région bruxelloise a voulu élaborer des plans encadrant ses compétences : l'urbanisme et l'aménagement du territoire, le logement, l'économie, l'environnement, la mobilité. Le PRDD sera le troisième. Revenons sur les deux précédents : leur genèse, leur ambition et leurs effets.



L'origine

Le premier Plan Régional de Développement (PRD) trouve son origine dans la déclaration du premier Gouvernement bruxellois du 18 octobre 1989. Il s'agit d'établir un plan de législature s'étalant sur cinq ans dont l'objet premier est de protéger les zones d'habitat en empêchant la possibilité de spéculer sur des changements d'affectation. Comme le fait de condamner des logements au profit de nouveaux bureaux. Le projet contient un deuxième objectif important : le maintien d'activités industrielles dans la Région.

Le contexte de la naissance de la Région bruxelloise se caractérise par une forte aspiration de la «société civile» à définir son projet propre. L'identité régionale va enfin pouvoir s'affirmer. Las, le plan est élaboré dans la discrétion et ce n'est qu'au printemps 1994 qu'il est

soumis à l'enquête publique. Le projet de plan fait l'objet de près de 10 000 réclamations ^[1]. Bien qu'il traduise les aspirations progressistes du milieu qui le porte, il est ressenti comme le fruit d'une élaboration «technocratique» et non participative dans la conception. Les documents sont longs et rébarbatifs. À cette occasion, les associations demandent que le caractère réglementaire soit pris en charge par un Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) ^[2], dont ils réclament l'adoption, ce qui sera fait en 1998.

Premier round : les logements face aux bureaux

Alors que la Région souffre déjà d'une vacance importante de bureaux, le PRD permet la construction de près de 2,8 millions de m² de bureaux supplémentaires. Pire, le PRD sera amendé sous la pression des promoteurs en



Source : Paris-Match, juillet 1967

1997, permettant aux bureaux situés en périphérie d'industrie de doubler leur surface tous les 20 ans ! Le plan dirige les bureaux vers les gares, ce qui paraît à l'époque plutôt une bonne option car tout le monde craint la dissémination des bureaux dans les quartiers et la poursuite du massacre du tissu urbain (le quartier Nord, le quartier Léopold, l'avenue Louise, la rue Royale,... étaient déjà passés à la moulinette). Mais, ce faisant, il sacrifie les îlots mixtes (et leurs habitants) autour des gares, il crée un appel d'air aux promoteurs qui construisent des bureaux neufs pour des entreprises et administrations publiques qui désertent les bureaux périphériques et il confirme la navette comme mode de relation à la ville. Dans ce contexte, les associations demandent la clarification du concept de «charges d'urbanisme» qui vise à compenser les accroissements de superficies de bureaux et qui reste, à ce jour, opaque.

Cependant, la protection de la fonction logement est au centre du plan. La zone de protection accrue du logement couvre toute la première couronne, la zone de protection du logement la deuxième. Des conditions drastiques sont mises au développement des bureaux dans les quartiers centraux et résidentiels. Néanmoins, le plan part du postulat que

tous les Bruxellois sont bien logés et qu'il n'y a pas de demande insatisfaite. Les associations réclament davantage d'attention à la lutte contre le logement insalubre et l'accroissement du nombre de logements publics. En 1994, il y a 60 000 chômeurs (40% de plus aujourd'hui) et 27 500 ménages sur les listes d'attente du logement social (30% de plus aujourd'hui)... Les hôtels et flat hôtels restent assimilés au logement, erreur d'appréciation qui sera corrigée plus tard. Par contre, les représentations et autres lobbys institutionnels européens disposent aujourd'hui encore d'une sorte d'immunité urbanistique qui leur permet de s'implanter en zone de logement, continuant à miter le quartier Nord-Est de bureaux.

Le volet économique est faible. Certains milieux voient dans le plan une menace sur le maintien des PME à Bruxelles, menace qui ne se confirmera pas. Cependant, les zones industrielles reculent (déjà) dans certains lieux stratégiques comme le centre, le quartier Béco, la gare du Midi, la gare de l'Ouest.

Le volet Environnement paraît peu concret et timide par rapport aux politiques qui ont été mises en œuvre depuis. Le plan prévoit une réduction de 5% des émissions de CO² en 2000, il ne généralise pas les collectes sélec-

[1] contre 356 en 2001 à l'occasion de l'enquête publique sur le 2^e PRD.

[2] Le PRAS divise le territoire en zones suivant leur affectation.

[3] Rapport annuel d'évaluation des politiques menées au regard des objectifs du Plan Régional de Développement : Rapport final Vol 1 et 2, COOPARCH, septembre 2000.

[4] La CRD est la commission faitière des conseils d'avis. Elle a pour mission un travail d'analyse, de consultation et de remise d'avis au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, sur les avant-projets d'ordonnance, ainsi que sur les projets d'arrêtés relatifs aux matières visées par le Code Bruxellois d'Aménagement du Territoire (CoBAT).

quelles sont les évolutions positives depuis 20 ans ?

Incontestablement la politique de l'environnement et de la gestion de l'eau, des déchets et des espaces verts, à l'exception notable de l'amélioration de la qualité de l'air ; le développement des équipements, à l'exception notable jusqu'ici des équipements scolaires, la construction progressive de l'identité et de l'autonomie politique de la Région,...

tives des déchets, il envisage l'ouverture d'un 4^e four à l'incinérateur, ... La gestion de l'eau est absente.

Le domaine de la mobilité est sensible et empreint de tabous. Le projet ne met pas à l'ordre du jour la révision de la Circulaire dite «De Saeger» qui déterminait généreusement l'attribution des places de parking, il manque d'ambition en matière de transports en commun, il n'accorde pas priorité aux transports en commun de surface, etc. La Ligue des Familles demande que le plan aille plus loin : suppression du trafic de transit sur les boulevards du centre, imposition des 30 km/h partout, gestion régionale du stationnement et fiscalité qui fasse porter le coût de la mobilité par ceux qui en bénéficient.

En 1999, le PRD I est évalué par la Région. Le rapport^[3], réalisé par l'auteur-même du PRD, se révèle une analyse plutôt indulgente des politiques régionales mais pointe déjà la plupart des grands déséquilibres dont Bruxelles souffre encore aujourd'hui.

Le deuxième PRD, à l'ère de la communication

Entamé en 2000, le processus d'élaboration du PRD II fait l'objet d'une enquête publique en décembre 2001, soit deux ans et demi après le début de la 3^e législature régionale. La Région se connaît désormais mieux. Le projet de plan s'appuie sur une douzaine de cahiers d'analyses sectorielles, dont plusieurs sont confiées à des

bureaux d'études mais aussi à des officines immobilières. La première des 12 priorités est de «renforcer l'attractivité et favoriser l'équilibre social en améliorant la qualité de l'environnement urbain». En ce sens, le PRD II est aussi un programme de rénovation urbaine qui légitimera le renforcement des contrats de quartiers.

Comme son prédécesseur, le PRD II souffre d'une incapacité d'opérationnalisation : pas d'échéancier, pas de financement, pas de modalités d'évaluation des politiques menées : «le catalogue de La Redoute sans les prix», dit le PSC. Il apporte de nouveaux concepts territoriaux, à l'instar des «zones levier», qui offrent des perspectives aux promoteurs immobiliers et des «schémas directeurs», dont le premier sera réalisé en 2006 pour la Cité administrative de l'État.

L'aspect dérisoire du volet Mobilité continue de susciter l'ire des associations qui réclament, par exemple, une gestion régionale du stationnement, toujours entravée à ce jour par les Communes. Le concept de hiérarchie des voiries suscite un tollé, relève la Commission Régionale de Développement^[4]. La part des déplacements en vélo est annoncée à 10% en 2010 (on est aujourd'hui à 4%). Les arbitrages difficiles menés entre les rédacteurs des volets Mobilité et ceux du volet Environnement aboutissent cependant à une résolution spectaculaire et prometteuse : la réduction du volume de la circulation automobile de 20% à l'horizon 2010 !



On attend toujours les «mesures d'accompagnement du RER» et la SNCB refuse en 2001 d'envisager des gares intra-urbaines...

Avec le PRD II, on entre dans l'ère de la communication. Le Gouvernement s'adresse directement à la population à l'aide de plaquettes en papier glacé et de spots publicitaires, le Ministre-Président François-Xavier de Donnea «chatte» avec des élèves du secondaire. C'est aussi le début de la mode du *benchmarking*, la comparaison avec d'autres villes européennes : à l'aube de l'élargissement de l'Union européenne, la fonction internationale de Bruxelles devient une préoccupation nettement plus visible. La Commission européenne commence à autonomiser sa politique immobilière et la Région s'efforce de quantifier et de planifier les besoins.

Adopté le 12 septembre 2002, le PRD II est l'illustration même d'un outil galvaudé, non

mobilisateur, indigeste faute de priorisation et d'opérationnalité, incapable d'introduire les ruptures qui s'imposent devant des constats qui n'ont pour la plupart pas changé en 20 ans : la dualisation sociale continue de s'accroître, l'accès au logement est toujours plus difficile, l'exode urbain des classes moyennes continue malgré la croissance démographique, le chômage et la mal formation des jeunes Bruxellois ne trouvent pas de solution, la pression automobile augmente dans l'impunité la plus totale par rapport aux enjeux environnementaux et de santé publique et les Bruxellois restent au balcon pendant que le troisième PRD s'élabore...

**ISABELLE PAUTHIER
ET MATHIEU SONCK**

méthodologie d'élaboration du PRDD

Dans le BEM de septembre 2010, nous vous annonçons la méthodologie présumée d'élaboration du futur PRDD. Depuis, celle-ci a été précisée. Voici les grandes lignes de son volet «participatif».

1. L'État des lieux

La situation dans la Région de Bruxelles-Capitale a été analysée afin de dresser un état des lieux dans les différents domaines relevant de son territoire. À cet effet, un questionnaire d'évaluation a été rédigé et transmis par la Direction Études et Planification (DEP) de l'AATL et par l'Agence de Développement Territorial aux différents départements de l'administration régionale et aux organismes d'intérêt public ou para-régionaux. Le questionnaire a permis de disposer d'un bilan des politiques sectorielles menées depuis 2000. Ce bilan a été complété par différents documents de diagnostic existants (rapports annuels et mémorandums, travaux réalisés dans le cadre de la Semaine de la ville et des 20 ans de la Région, travaux de la Commission Régionale de Développement, États généraux,...).

2. La phase prospective

Sur base de différents outils de travail, dont l'État des lieux et un tableau de bord prospectif, les forces vives invitées aux ateliers du processus participatif et prospectif vont contribuer à préparer la rédaction du PRDD en établissant :

- une vision (définir de manière partagée ce que doit devenir la Région à l'horizon 2040);
- des axes stratégiques (déterminer et hiérarchiser des objectifs qui permettront de concrétiser la vision);
- des propositions d'actions (établir des mesures opérationnelles qui permettent de mettre en œuvre les axes stratégiques).

Les ateliers s'organisent autour de deux types de participation : les forces vives du développement régional et un panel représen-

tant la population. On est sans nouvelles de ce panel, qui semble s'être perdu dans les limbes du développement durable...

Sans rentrer dans les détails de la critique méthodologique des ateliers tenus dans le cadre de la phase prospective, on soulignera que ceux-ci étaient organisés et menés de manière telle que seul le flou pouvait régner sur les discussions occultant les véritables rapports de force en jeu et empêchant les participants d'acter les accords et désaccords, le tout étant seulement émaillé de slogans et autres mots-clés présentés comme des évidences bénéfiques pour Bruxelles : développement international ; mixité sociale ; mixité fonctionnelle ; cohésion sociale. Autant de concepts qu'il conviendrait de définir et de mettre en débat avant de les accepter. Pas étonnant que le résultat de ces discussions s'apparente avant tout à une *shopping list*.

3. La rédaction

Cette phase consiste à effectuer la synthèse de toutes les phases précédentes et représente le moment où les choix prioritaires sont faits.

4. L'enquête publique et l'approbation

Cette période, qui est annoncée pour 2013 au plus tôt, est divisée en deux phases.

D'abord, la population, les Commissions Consultatives, les associations, les entreprises, les groupes d'intérêt et les Communes seront consultés. Ce sera ensuite au tour de la Commission Régionale de Développement (CRD).

5. L'adoption

L'adoption définitive n'est pas prévue avant 2014, soit la fin de la législature !

Source: <http://www.bruxellesplus10.be>

planifier pour mieux déréguler

D'emblée, le PRDD s'est annoncé comme un outil d'orientation et d'aide à la planification pour un espace dit «métropolitain». Ce choix du qualificatif «métropolitain» n'a jamais été interrogé mais au contraire est considéré comme un acquis. Derrière ce choix, n'assiste-t-on pas en réalité à un retrait des politiques publiques laissant le champ libre au marché ? En quoi la gouvernance «métropolitaine» répond-elle aux défis qui se posent aujourd'hui à la Région ?

Bruelles, comme tant d'autres grandes villes, est aux prises avec un phénomène global, démarré dans les années 80 avec l'ouverture des marchés, la déréglementation des activités financières et la privatisation des services publics. Une des conséquences majeures de ces réformes néolibérales est une concentration accrue de la production de valeurs dans les grandes zones urbaines, processus qualifié de métropolisation.

Tous les ateliers de consultation menés dans le cadre du processus d'adoption du PRDD démarrent sur cette vérité inébranlable : Bruxelles est une aire métropolitaine. Toute question posée à l'assemblée des *stakeholders* ^[1] démarrait de la sorte : «concernant

l'aire métropolitaine, qu'est-ce qui...». Ce choix alimente l'intérêt renforcé de la part d'entreprises et d'investisseurs privés pour les économies d'agglomération propres aux territoires urbains et les met en concurrence. Chaque ville est appelée à se prendre en main contre toutes les autres ^[2].

Concilier tout et son contraire

A l'issue de plusieurs ateliers d'échange et de discussion sur la vision synthétique de ce que devrait être Bruxelles en 2040, sort du chapeau la proposition suivante : «En 2040, nous souhaitons une aire métropolitaine bruxelloise durable qui aura réussi à concilier une attractivité forte à tous les niveaux tout en maintenant l'habitabilité et la qualité de vie sur l'ensemble

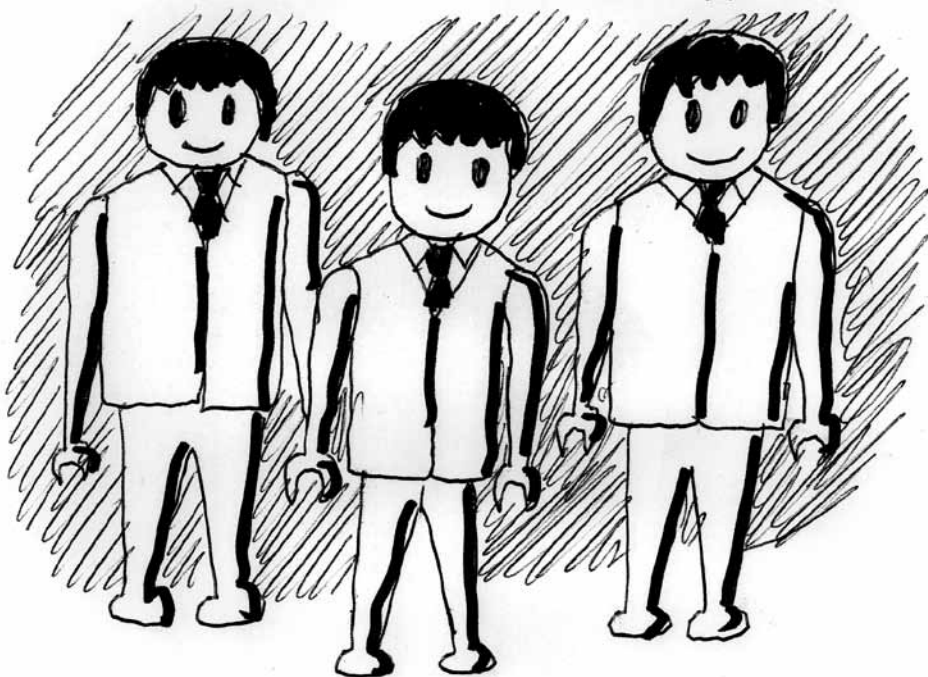
quid des règles contraignantes ?

Ce n'est pas un hasard si la déclaration gouvernementale de 2009 envisage l'usage d'un cadre juridique (sous-entendu contraignant) dans certaines matières et pas dans d'autres. Dans sa déclaration, le Gouvernement cite nommément des champs qui sont soit soumis à des directives européennes s'imposant à nous (l'énergie, l'eau) – et tente d'en minimiser les effets (principalement sociaux) avec plus ou moins de bonheur – soit liés à un contexte de gouvernance et de marché inapproprié pour répondre aux besoins (le logement).

Ainsi, pour l'énergie, la mesure contraignante phare est sans conteste l'imposition à l'horizon 2015 du standard «basse énergie» à toute rénovation lourde et du standard passif à l'immobilier neuf. Reste que cette mesure n'est toujours pas coulée dans l'ordonnance «performance énergétique du bâtiment» et que si elle permet de diminuer, sans conteste, les besoins futurs en matière d'énergie, elle ne garantit en rien l'accès à l'énergie pour les Bruxellois mal logés aujourd'hui.

L'eau, quant à elle, a fait l'objet d'un plan de gestion de l'eau qui fut récemment soumis à l'enquête publique. La société civile a rappelé à l'occasion des États Généraux de l'Eau son attachement au principe de non-marchandisation de l'eau et à sa gestion exclusivement publique. Gageons que ces préoccupations seront entendues et coulées dans le béton des textes de loi.

BXL 2040



EMMANUEL TETE

*L'international
sera le genre humain*

du territoire, en tenant compte de la diversité de ses habitants».

Cette équation qui cherche à tout concilier, politique d'attractivité et de compétitivité, d'une part, et qualité de vie de l'ensemble des habitants, d'autre part, ne mène-t-elle pas à une impasse ? Ce qui compte, c'est l'attractivité du territoire à l'égard des touristes, des investisseurs, du business, le tout étant censé profiter en aval à l'ensemble du corps social. Dans les faits, des études démontrent que ces politiques d'attractivité vont surtout de pair avec un accroissement des inégalités entre groupes sociaux et entre territoires ^[3].

La procédure d'adoption du PRDD a été précédée d'un État des lieux réalisé par l'Agence de Développement Territorial (ADT). Un petit tour d'horizon de ce document éclaire cette volonté dérégulatrice dressant le lit du marché privé, et éclaire les tensions entre politique métropolitaine d'attractivité et accroissement de la dualisation sociale.

Une planification d'opérette

Certains urbanistes contemporains clament aujourd'hui la fin de toute planification. La planification leur apparaît comme une limite,

un frein, un obstacle au développement urbain. Cette conception s'insinue avec vigueur aujourd'hui dans la politique de planification bruxelloise, il suffit de consulter le Plan de Développement International qui réoriente les politiques urbaines et, par ricochet, les pratiques en matière d'urbanisme et de planification, vers des objectifs de compétitivité territoriale, à l'échelle nationale ou internationale. Cette volonté conduit à une simplification des procédures d'urbanisme qui sapent des procédures démocratiques déjà fragiles. Ainsi le PRAS est en train d'être modifié par le Gouvernement régional avant l'adoption du nouveau PRD, ouvrant la porte à des modifications répondant aux priorités et aux opportunités du moment. Sous couvert de répondre au boum démographique, le gouvernement est en train de démanteler les barrages aux appétits fonciers gloutons des promoteurs ^[4].

Le projet de PRDD s'engouffre dans cette brèche. Les travaux de consultation partent du principe du boum démographique pour justifier des choix importants en matière d'aménagement du territoire (densification résidentielle, augmentation des équipements nationaux et internationaux) et l'adaptation «nécessaire»

*Le logement est
moins réglementé
que le marché de la
frite.*

Atelier «essor
démographique»

verbatim

«On a dit suffisamment que les dérives de l'ultralibéralisme allaient nous conduire vers un gouffre. C'est clair et je pense qu'ici nous sommes en train de faire la démonstration qu'il faut beaucoup plus de régulations[...]. On doit tirer des enseignements de tout ce qui s'est passé et faire le procès d'une certaine société qui produit ce genre de spéculation et aussi donc, il faut le dire alors, remettre l'État au cœur de la régulation de notre économie.»

CHARLES PICQUÉ,
La Première
le 19 octobre 2011.

des instruments réglementaires (PRAS, PPAS, RRU). La volonté du Gouvernement régional est clairement d'assouplir le contexte normatif pour faciliter des projets d'investissement privé.

L'État des lieux (EDL) évoque ainsi en p.24, la volonté de faciliter les dérogations au PRAS sans devoir passer par des PPAS car la procédure serait trop contraignante. Au nom du «projet» et de l'«ambition urbanistique», on viole la réglementation.

Toujours selon l'EDL, «le PRAS a pour caractéristique son grand degré de précision, représentant très certainement une des qualités essentielles de ce plan dans la mesure où elle garantit un cadre juridique clair qui stabilise et oriente le marché de l'immobilier. Toutefois, cette précision peut parfois constituer un obstacle à une évolution nécessaire de la ville» (p. 29).

En conséquence, l'EDL propose de faciliter la procédure de modification du PRAS, trop fastidieuse actuellement : il faut «poursuivre la simplification des outils réglementaires tel que le PRAS ou les PPAS et réfléchir à une adaptation de ces plans au fur et à mesure de l'évolution de la planification stratégique» (p. 39).

L'EDL invite aussi à la mise en place de Société d'économie mixte où un programme est confié à des promoteurs publics et privés, comme cela se passe actuellement pour le master plan du plateau du Heysel mené par l'asbl NEO. Un modèle de gouvernance ? Ce master plan conduit à la quasi privatisation d'un site de 60 ha supposé accueillir 10 000 places de parkings en sous-sol, un centre de congrès de 3 500 places, une salle de spectacle de 15 000 personnes, 16 000 m² de loisirs, un cinéma de 5 000 places et surtout un centre commercial de 70 000 m² pour faciliter le financement des autres fonctions (pour un montant total estimé à 900 millions d'euros)!

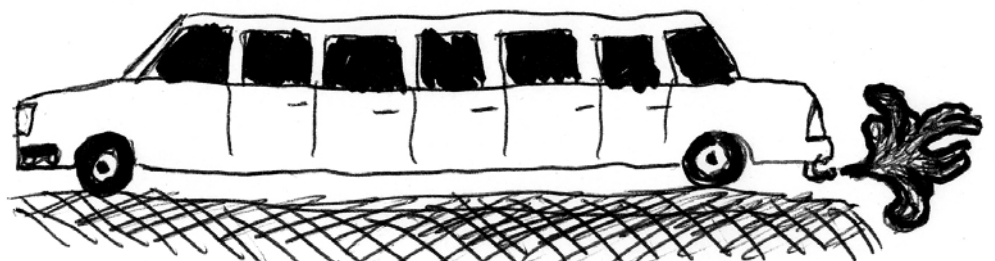
Dans la foulée, la créativité architecturale devient un signe de bonne gouvernance urbaine : le PRDD devrait inviter à des modèles de PPAS qui permettent d'élaborer des projets laissant plus de place aux gestes architecturaux (p. 43). On ne peut s'empêcher de rappeler ici deux dossiers en cours : d'une part, l'abrogation des PPAS saint-gillois et anderlechtois pour faciliter la réalisation par le promoteur Atenor de trois tours de bureaux de 100 000 m² derrière la gare du Midi et, d'autre part, la procédure d'adoption d'un PPAS pour le bassin de Biestebroek facilitant l'accueil de projets résidentiels de luxe au bord du canal.

On le voit, alors que le secteur-même de la construction de bureaux s'interroge sur la nécessité de réguler ce marché, voire d'établir un moratoire sur la construction de bureaux, le Gouvernement choisit l'option radicalement opposée, celle du libre marché, le moins entravé possible par de «lourdes règles». Conséquence première : 2 millions de m² de bureaux vides...

La «zone du canal» se taille la part du lion dans cet imaginaire spéculatif de nos décideurs : «la zone du canal pourrait devenir une zone urbaine pour orienter ou confirmer son côté attractif tant pour les activités économiques urbaines que résidentielles ou pour des activités culturelles ou sociales. Il pourrait donc être opportun de modifier les prescriptions d'une partie des zones d'industrie urbaine en vue d'accueillir la fonction résidentielle» (p.43 de l'EDL). On constate déjà sur le terrain ce que de tels effets d'annonce produisent sur les investisseurs en mal de plus-value foncière : ils se jettent sur les zones d'industrie urbaine à bas prix, attendant patiemment leur changement d'affectation pour revendre le morceau à prix dopé et se servir au passage.

Quant à l'intérêt régional, il a bon dos pour aider à la dérégulation de toutes parts. Après avoir justifié la modification du COBAT pour permettre que la Région soit la seule autorité délivrante pour les permis d'urbanisme dans les Zone d'Intérêt Régional, l'EDL propose qu'au nom de l'intérêt régional, la Région puisse prévoir des affectations s'écartant des plans et

BXL CAPITAL !



EMMANUEL TETE

règlements et qu'en outre, les liens entre les permis d'urbanisme et les permis d'environnement soient revus afin d'alléger les obligations d'études d'incidences (p. 44).

L'économie des villes métropoles

Depuis les années 60, l'économie bruxelloise n'a eu de cesse de s'ancrer dans le tertiaire, les fonctions administratives et internationales, et ce, au détriment des emplois liés à la production. Or la tertiarisation de notre économie a affaibli les forces syndicales. Dans le même temps, l'emploi dans des secteurs où la main-d'œuvre industrielle peu qualifiée avait acquis des niveaux de salaires moyens et faisait entendre sa voix a été remplacé par un emploi flexible, plus féminin dans des secteurs peu syndicalisés [5].

L'axe stratégique des ateliers PRDD sur l'économie prévoit que la fonction publique européenne et le secteur financier devraient être les moteurs de l'emploi futur. Ce choix justifie dans la foulée des politiques d'attractivité de la ville et de rayonnement culturel et événementiel international. D'après l'EDL une croissance du tourisme permettrait d'absorber la main-d'œuvre peu qualifiée. Cette option mène pourtant inmanquablement à un marché du travail dual avec la croissance, au pôle supérieur, des fonctions très qualifiées et, au pôle inférieur, de services de base captifs, notamment à destination des classes supérieures (gardes d'enfants, loisirs, Horeca,...) [6].

Si la finance et la fonction internationale de Bruxelles sont bien des moteurs de l'économie, il est maintenant démontré qu'ils ne sont plus source de croissance. L'EDL reconnaît d'ailleurs qu'il ne faut pas miser sur une croissance des emplois liés à ces secteurs mais au contraire veiller à un seuil critique d'emploi moins délocalisable. Comprenez qui pourra...

Alors qu'il faudrait s'orienter vers une économie endogène soutenue intégrée dans le tissu urbain, le gouvernement semble miser massivement sur les services au tertiaire administratif et international, surtout le secteur Horeca, pourtant à la merci de la compétition entre les villes européennes. Les lignes directrices dressées par l'EDL et les axes stratégiques suggérés lors de ateliers renforcent cette tendance qui fait de Bruxelles la ville la plus inégalitaire des cinq grandes villes belges (comparée avec Anvers, Gand, Liège et Charleroi). L'emploi y croît deux fois moins vite que la valeur ajoutée [7], paradoxe expliquant que les indicateurs sociaux continuent à se dégrader même lorsque

l'économie bruxelloise se porte bien..

Ces données infirment le postulat de départ des travaux du PRDD qui s'appuient sur l'effet de ruissellement vers le bas d'une croissance économique par le haut reposant sur la fonction internationale de Bruxelles. Ce qui a fait dire à l'historien bruxellois Jean Puissant en clôture des ateliers «vision» du PRDD : *«Il n'est pas normal que la population indigène passe ses nuits à nettoyer ce que la population exogène a créé en journée. Le marché doit être impérativement régulé»*.

Retour à une économie endogène

L'offre des emplois peu qualifiés à Bruxelles est en chute libre depuis les années 90. Le nombre d'emplois occupés par des personnes peu qualifiées est passé de 38% en 1992 à 22% en 2010 [8]. L'exigence croissante de qualifications rend difficile l'insertion des personnes peu qualifiées. Ce qui reste de l'emploi industriel à Bruxelles est en grande partie orienté vers des activités administratives ou commerciales. Mais redéployer de l'emploi productif utile à la ville susceptible de lutter contre la dualisation du marché de l'emploi supposerait une disponibilité foncière suffisante.

Or on assiste à un rythme soutenu à la conversion des anciens sites industriels ou d'entrepôts en lofts : 8 000 m²/mois soit 160 000 m² de juin 2006 à janvier 2008. Cette conversion s'accompagne d'une forte montée du prix des terrains (p. 123 de l'EDL). L'offre commerciale annuelle d'ateliers et de dépôts s'est réduite de 50% entre 2004 et 2008 selon la Société de Développement pour la Région de Bruxelles Capitale (SDRB). Sur la pression du gouvernement, la SDRB accepte des activités tertiaires en zone d'industrie urbaine.

Face à ces constats, les participants à l'atelier économie du PRDD ne pouvaient manquer de signaler l'importance d'un secteur public fort et régulateur pour maintenir le verrou pour les zones d'industries urbaines et les zones portuaires devenues en quelques années une fonction faible ayant besoin d'être protégée, au même titre que le logement il y a quelques années. Force est de constater malheureusement que tant les travaux en voie de finalisation sur le PRAS démographique que la volonté d'une planification évolutive adaptée aux besoins d'attractivité de la ville métropole énoncée ci-dessus vont en sens contraire, ouvrant ces zones à la spéculation des promoteurs.

CLAIRE SCOHIER

[1] Terme issu des théories du management et désignant les parties prenantes d'un projet.

[2] M. Van Criecken, J.M. Decroly, «Le Plan de Développement International de Bruxelles. Promesses de développements immobiliers et d'inégalités croissantes ?», Brussels Studies, n° 25, 11 mai 2009. p. 3.

[3] Marcuse P., *Globalizing cities : a new spatial order ?*, 2000.

F. Moulaert, *The globalized city. Economic restructuring and social polarization in European cities*, 2003.

Berry-Chikhaoui, *Villes internationales. Entre tensions et réactions des habitants*, 2007 ;

OCDE, *Croissance et inégalités*, 2008.

[4] Lisez à ce sujet notre numéro précédent du *Bruxelles en mouvements* qui évoque largement cette question.

[5] G. Van Hamme, « La croissance économique sans le progrès social : l'état des lieux à Bruxelles », Brussels Studies, n° 48, mars 2011, p.4.

[6] G. Van Hamme, op. cit., p.2.

[7] G. Van Hamme, op. cit., p.13.

[8] Observatoire de l'emploi, évolution prévisible p.9.

échos

recueillis auprès d'acteurs de terrain

Le plan logement de la déclaration gouvernementale bruxelloise ne suit pas, **c'est le NIMBY qui bloque**, ce ne sont pas les entreprises seulement que l'on ne veut pas voir derrière chez soi, mais ce sont les «pauvres» qui dérangent, souvent immigrés. Une volonté politique doit imposer une répartition régionale des logements pour tous quel que soit le quartier.
Question de solidarité.

*Les réponses ne suivent pas,
les responsables politiques n'innovent plus,
c'est du goutte à goutte. L'offre publique est dérisoire
face aux enjeux, si de plus on annonce une augmentation
démographique importante et rapide suite au taux de
natalité en forte croissance et aux regroupements familiaux...*

Les sans-papiers, ceux qui se sont vus refuser l'accès au pays — au moins un millier par an rien qu'à Bruxelles — ne peuvent retourner dans leur pays d'origine et vivent ou plutôt survivent de réseaux de solidarité (parfois forcés) avec les gens de mêmes origines qu'eux. Ce sera surtout de l'exploitation mafieuse, des trafics illicites, du travail au noir sur les marchés par exemple. Aucun suivi n'est organisé pour accompagner quelque peu ces personnes même si elles sont «illégales».

C'est l'hypocrisie la plus totale : on refuse qu'ils restent mais on sait qu'ils sont quelque part perdus dans les plis de la ville. Il y a des filières connues et des avocats qui organisent ces venues, il y a des failles énormes aux dispositifs d'accueil des candidats. Il faut remettre à plat le fonctionnement du Fedasil et la réglementation. Cela accentue encore l'inadéquation de l'offre du logement et encourage les marchands de sommeil que plus rien ne décourage. Ces sans-papiers n'ont aucune possibilité de réagir, de se solidariser car elles n'existent pas.

L'associatif innove par des propositions concrètes, la qualité du lien social et la solidarité qu'il essaie de reconstruire. Il travaille surtout à la qualité du logement par le conseil en rénovation, il ne dispose pas des moyens pour agir sur la quantité, alors que c'est là que l'urgence est criante.

La sur-occupation des logements disponibles est la situation la plus criante. C'est dû à la taille des familles, à la modicité des revenus et à l'absence d'offre abordable. La santé des occupants devient préoccupante, de plus en plus de demandes émanent de l'ONE (Office de la Naissance et de l'Enfance) qui constate un rapport étroit entre absence de qualité du logement et santé des enfants. De la santé des adultes et des sans-papiers n'en parlons pas mais elle devient alarmante.

*Il y a des logements sur le marché mais ils
sont trop étroits, ont été morcelés pour rap-
porter plus, sont trop chers et souvent
insalubres malgré le loyer demandé.
Il n'y a aucune objectivité au loyer demandé,
pourtant il y a un observatoire régional :
il y a refus politique de rendre publics les résultats
des enregistrements obligatoires des baux.
Ce serait évident alors de fixer des
critères clairs et justes pour les loyers et donc
d'enfin disposer d'une base objective et légale aux
loyers pratiqués. Il semble que les
propriétaires et leurs syndicats s'y opposent !*

À Molenbeek, les associations ont obtenu aux dernières élections la création d'une cellule communale du logement. Cette cellule contrôle la qualité des logements quand il y a des plaintes, entreprend des négociations avec les propriétaires, prépare les arrêtés d'insalubrité, offre de l'information, travaille en synergie avec les associations. Elle constate **une explosion de dossiers à traiter dans le Vieux Molenbeek**, et des situations dramatiques comme la location de caves. Une cartographie est en cours mais il est déjà flagrant que la densité de logements insalubres ou trop étroits est exponentielle dans le Vieux Molenbeek : cela ira en s'accroissant plus fort encore.

PROPOS RECUEILLIS
PAR GUIDO VANDERHULST EN OCTOBRE 2011

PUM⁽¹⁾, collaborative

Imaginez-vous un quartier où la dimension internationale des enjeux urbains a détruit de bien nombreuses réalités locales, où les grandes institutions que ce quartier abrite n'arrivent plus à rencontrer les gens qui l'habitent encore. Depuis novembre 2010, un certain nombre de micro-initiatives prennent leurs sources dans le quartier européen, qui ne veut pas oublier qu'il s'appelait Léopold.

Malgré un environnement figé dans sa fonction administrative et envahissante, des personnes se sont rassemblées avec l'envie de changer ce triste paysage. Elles ont mis la main à la pâte sans trop se perdre dans une technicité encombrante, dans les méandres institutionnels et les complications de l'urbanisme. Le dynamisme de la ville n'est pas seulement dans les grands chantiers, il est surtout dans les rencontres, dans les échanges, dans les différences et les coalitions qui nourrissent son énergie. Des habitants, des fonction-

naires, des associations, des scientifiques, des artistes et même des techniciens se sont mis autour de la table pour imaginer autrement le quartier européen. Au-delà du grand

Schéma Directeur, ils se sont appuyés sur MAP-it^[1], un outil collaboratif qui suscite le dialogue. À partir d'un plan du parc Léopold et de ses abords, en y collant des icônes et des

[1] PUM rassemble des personnes actives et les organisations suivantes : Anne, Arnaud, Daniela, Laurent, Léo, Loes, Lucia, Marco, Margarethe, Margeret, Michel, Ognev, Sofie, Thomas, Trudo, Virginie, AQL, Bral, City Mine(d), le Début des Haricots, Espace Senghor, EGEB, GAQ, IEB, IRSN, Maelbeek dans tous ses états, NADINE, Natagora.

[2] MAP-it est un outil open source développé par Thomas Laureyssens en Liesbeth Huybrechts en collaboration avec le groupe de recherche Social Spaces du MAD-Faculty de Genk (www.map-it.be).



une approche du territoire

commentaires, ils ont analysé la situation existante et envisagé des initiatives de petite dimension mais innovantes. Quatre sessions [2] consécutives ont permis de répertorier les rapports de force dans le quartier, de capter les intérêts des participants et de répertorier sur un plan les traces visuelles des échanges.

La démarche de dialogue et de réflexion s'est concrétisée sur le terrain par la création d'un réseau collaboratif, la mise en commun de savoirs et des actions «bottom-up». Pour que le PUL (Projet Urbain Loi) ne se sente pas trop seul et pour manifester le caractère collectif de l'initiative, le

groupe collaborant s'est donné un nom : PUM [3]. P pour Projet - Participation - Présence - Pluralisme... ; U pour Urgent - Urbain - Union... ; M pour le Maelbeek qui se situe en dessous et perpendiculairement à Sa Majesté, la rue de la Loi.

À partir des regards portés par les participants de chaque nouvelle session sur les exercices Map-it précédents, l'attention s'est dirigée vers une parcelle vide mais pleine de possibles : la friche Eggevoort. Il s'agit d'un espace à l'abandon qui précède un petit édifice du XVI^e siècle perdu dans le bas du parc Léopold aux abords de l'avenue du Maelbeek. C'est un terrain public

et pourtant vague depuis que sa châtelaine l'a quitté il y a 30 ans. C'est un lieu presque évident pour faire pousser les projets, pour aller à la rencontre de l'autre et recoller les morceaux d'un quartier.

Que s'y est-il passé?

Pour commencer doucement et à la marge, un journal s'est installé sur la grille de l'ancien

[3] 4 sessions MAP-it :

#1: *Plate-forme Urbaine*, rencontre internationale, City Mine(d), novembre 2010

#2: *Acteurs locaux*, CC Espace Senghor, mars 2011

#3: *Nouvelles Rivières Urbaines*, Etats Généraux de l'Eau à Bruxelles (EGEB), Musée Sciences Naturelles, juin 2011

#4: *Les usagers des institutions européennes*, Bureau de Liaison Bruxelles-Europe, juin 2011.



[4] pétition en ligne sur : <http://pumproject.wordpress.com>

jardin, un journal qui prolonge les suspensions poétiques d'une voisine, un journal qui pose des questions, établit des contacts, annonce des projets, rassemble des histoires.

Pour changer le paysage (l'abandon actuel invite aux dépôts clandestins et d'autres clandestinités encore), un projet de jardinage s'est mis en place. Après avoir discuté le coup avec les jardiniers de la Ville et nettoyé le terrain en profondeur, des fruits, des légumes et des fleurs ont été plantés, des jardins verticaux de poche ont été élaborés, le cycle de l'eau en ville a été réfléchi, une ancienne zone humide a commencé à émerger dans nos mémoires assoupies.

Et pour donner à voir et à faire : plusieurs installations artistiques («Urban issues mini-golf», «Maalbeek Luissterbuis»), des ateliers (création d'un point d'eau pour le quartier et des mini-jardins

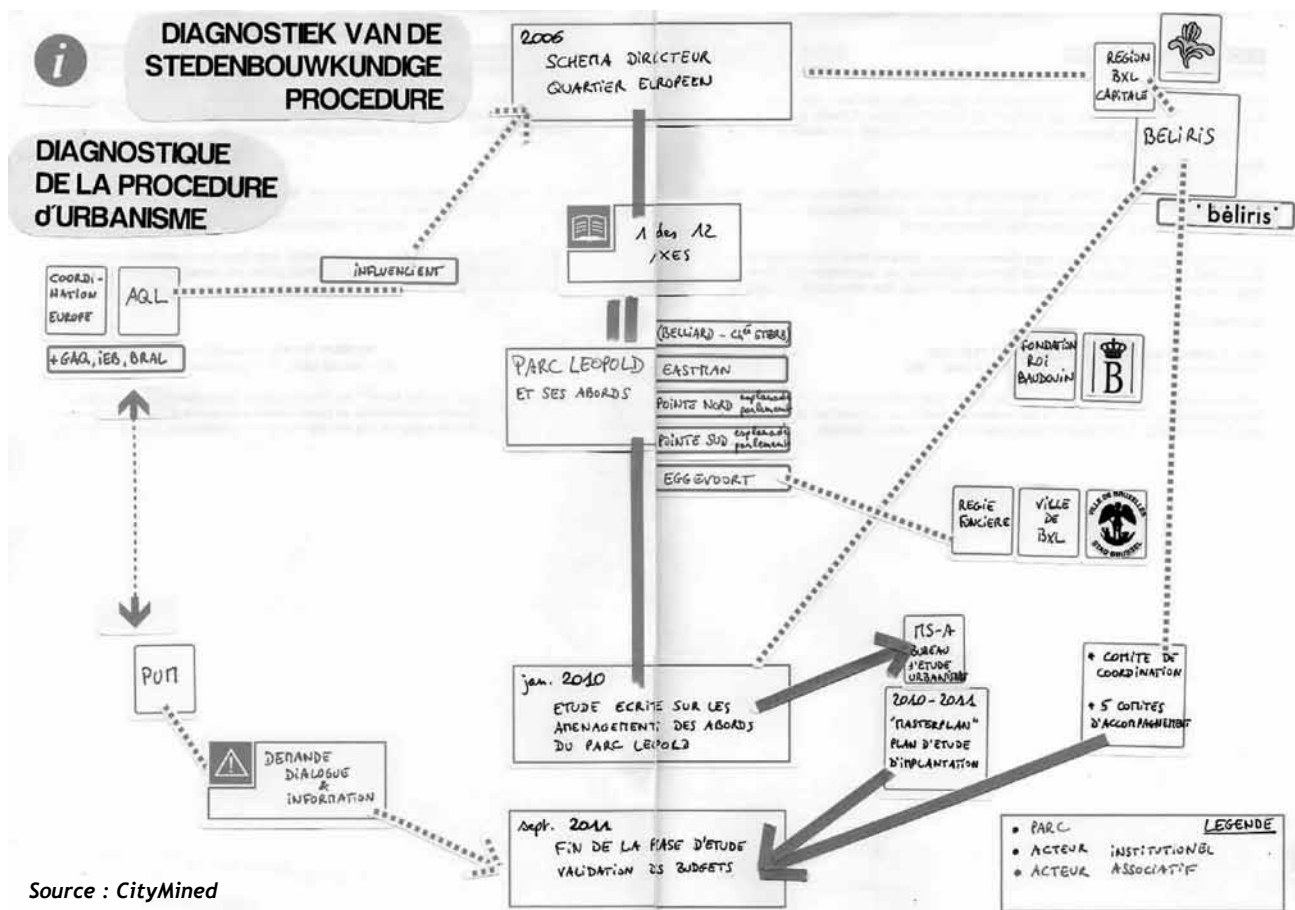
d'eau), des festivités de quartier (la Ducasse aux Gosses, la Fête de l'Eau), des balades historiques, des investigations scientifiques.

Éloignée des commissions de concertation, des comités d'accompagnement, des recours devant le Conseil d'État et des réunions mondaines, la richesse des savoirs acquis collectivement est souvent négligée par le grand ordonnateur de la ville. C'est pourquoi PUM ne s'est pas immiscée dans la critique des schémas, des plannings et des études pour les projets en cours. PUM pousse au dialogue et au partage des points de vue par l'action sur le terrain. PUM souhaite poursuivre à une autre échelle et en amont des concertations prévues dans l'avenir, le débat initié par le Schéma Directeur de 2007. En vue d'améliorer l'urbanité d'un quartier européen particulièrement chargé de signification, PUM est heu-

reux d'avoir pu rencontrer dans les locaux de BELIRIS, la Ville de Bruxelles, l'Agence de Développement Territorial et le bureau d'études. Cela nous a permis de prendre connaissance de l'avant-projet Eggevoort.

Avec les 500 signataires de la pétition [4], PUM souhaite marquer le début de fructueux échanges entre le grand ordonnateur et les habitants qui voudraient améliorer la qualité d'un nouvel espace public. La friche Eggevoort reste cependant un enjeu bien modeste par rapport à l'ampleur de la question posée par le quartier européen qui ne veut pas s'oublier. Ce petit bout de terrain nous a déjà raconté bien des histoires et qui sait ce qu'il aura à nous raconter encore sur un développement de la ville plus inclusif, plus juste, et plus solidaire ici et ailleurs.

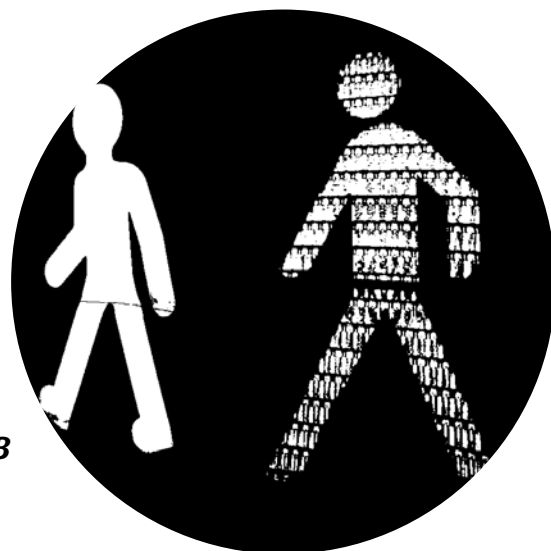
**SOFIE VAN BRUYSTEGEM
ET MARCO SCHMIDT**



Source : CityMined

choyer le piéton

Un plan piéton, soumis à enquête publique au début de l'année 2012, promet de placer la marche à pied au cœur de la politique d'urbanisme. Avec enthousiasme, IEB emboîte le pas.



A la demande du gouvernement bruxellois, le bureau d'études Timenco a planché pendant plusieurs mois sur une politique en faveur du piéton. La première étape de son travail a consisté à visiter quelques villes voisines et exemplaires afin de s'inspirer des meilleures idées et des plans d'action. Ils ont ensuite proposé à tout un chacun de participer à des promenades urbaines organisées dans différents quartiers bruxellois, afin de dresser un bref état des lieux. Ces observations ont permis de mettre en évidence deux réalités : obstacles à tous les coins de rue et parcours du combattant quotidien, d'une part ; nombreux espoirs évoqués par les passants et immense potentiel de la ville, d'autre part. Munis de toutes ces données, le bureau d'études a élaboré un plan stratégique qui ferait de Bruxelles une ville exemplaire, à l'horizon 2040. IEB a pu prendre connaissance des grandes lignes du plan, avant son adoption par le gouvernement et l'enquête publique.

Le premier pas

L'objectif du plan pour 2040 est que plus d'un tiers

des déplacements se fassent à pied. Selon les derniers chiffres bruxellois, datant de 2001, le chiffre actuel serait de 28%. Résultat satisfaisant quand on admet que la marche n'a jamais bénéficié d'un quelconque intérêt de la part des autorités. En effet, jusqu'il y a peu, le piéton était tout juste toléré dans l'espace public. Des efforts ont ensuite été faits pour le protéger des voitures et des trams par des barrières et des trottoirs, qui ne lui sont pas nécessaires, voire qui entravent son cheminement naturel, et qui ne sont installés que pour le séparer des autres modes... À l'opposé, voitures et transport public ayant des besoins spécifiques ou nécessitant beaucoup d'espace et d'infrastructures propres ont bénéficié d'une attention soutenue. Au point que l'ensemble de l'espace public soit à présent formalisé par le tout-à-l'automobile. Notons que ces chiffres ne tiennent pas compte des kilomètres parcourus à pied par les bruxellois et non-bruxellois pour rejoindre un arrêt de transport public ou leur lieu de travail depuis la gare par exemple (le chiffre de 28% ne concerne que les trajets pour lesquels la marche à pied représente le mode de transport principal). Par

conséquent, il ne faut pas se focaliser sur les quantités mais plutôt prendre en compte des critères de qualité, qui rendront la marche agréable et permettront enfin aux personnes à mobilité réduite de profiter de l'espace public.

Vers la qualité optimale

Jusqu'à présent, les règles d'aménagement ne prescrivent que des critères minimaux garantissant le cheminement et la protection de l'utilisateur faible (largeur minimale, barrières, potelets,...). L'ambition du plan est d'inverser cette logique en offrant au piéton une qualité optimale de déplacement. Pour dessiner une ville qui invite à la marche, il faudra d'une part rééquilibrer le partage de l'espace public. En effet, l'importance de la circulation automobile

vers une ville handicap admis

Les personnes à mobilité réduite font office de référence dans le plan. En effet, derrière l'appellation « piéton », les auteurs du projet ont tenu à intégrer les personnes pour qui la marche à pied n'est pas évidente. Les critères de qualité revendiqués pour tout réaménagement de voirie veilleront au confort de tous : personnes handicapées, en chaise roulante ou munies d'une canne, malvoyants, personnes âgées, parents d'enfants en bas-âge, enfants,... L'ensemble de ces catégories composant 30% de la population !

(bruit, odeur, danger) est un obstacle majeur. D'autre part, il faudra créer un maillage qui évite les détours, supprime les barrières et correspond aux désirs via des itinéraires spécifiques qui donnent un avantage aux modes doux. Chanceusement, Bruxelles dispose d'un potentiel pour être une ville piétonne, du fait de son caractère typique, de l'ambiance agréable qui règne dans la plupart des quartiers et de sa faible étendue géographique qui rend les distances raisonnables.

La plus grande différence entre les infrastructures d'un pays avancé et celles d'un pays arriéré, ce sont ses trottoirs, pas ses autoroutes.

Enrique Penalosa, ancien maire de Bogota, capitale de la Colombie

Un plan stratégique

Le plan piéton est un «plan stratégique» qui doit servir de base pour guider les actions futures, en traduisant le fameux principe STOP qui impose que la priorité d'un aménagement soit d'abord accordée aux usagers faibles, puis au transport public et, en dernière instance, au transport individuel. Par conséquent, il n'est pas question ici de dessiner à l'échelle ou d'analyses fines de quartiers spécifiques mais de principes généraux et d'actions globales. Toutefois, se voulant pragmatique et «prêt à opérationnaliser», le plan décline 20 lignes de force, hiérarchisées pour 2014, 2020 et 2040 et réparties en plusieurs angles d'attaque. La combinaison de toutes ces actions se résume en une ambition : «choyer le piéton».

Par où commencer ?

Il y a du pain sur la planche, presque partout, et à commencer dans les mentalités. Toutefois, les premières présentations du plan met-

taient l'accent sur quelques catégories de quartier : l'hypercentre-ville ; les alentours des gares ; les zones résidentielles ; les nouveaux quartiers ; les petits et les grands pôles commerciaux.

Bruxelles regorge de centres locaux, d'îlots de commerce de proximité et de pôles d'attraction commerciaux de quartier. Il faudrait y veiller au confort des piétons, et peut-être y rééquilibrer les priorités de trafic en créant des zones où la qualité de séjour est privilégiée (voir l'encadré ci-contre : Ville 30, espace à vivre !). Parallèlement, une attention particulière devrait être apportée à la connexion de ces lieux d'activités avec les îlots d'habitation environnants, dans un rayon d'environ 500 mètres, en créant des circuits propres et des raccourcis. À terme, la multiplication de ces réseaux locaux, reliés entre eux, formerait un maillage à plus grande échelle permettant de parcourir de longs itinéraires.

Une complémentarité de ces itinéraires pour piétons avec les trajets et les arrêts de transport public est évidemment fondamentale. Par cette philosophie, le plan encourage une ville polycentrique, au sein de laquelle les équipements et les services sont équitablement répartis et disséminés sur l'ensemble du territoire, conformément au projet en gestation de PRDD.

Dans les quartiers résidentiels, un aménagement spécifique du trafic devrait matérialiser la qualité de vie. On peut même avoir plus d'ambition pour les nouveaux quartiers qui verront le jour dans les prochaines années. Il est important d'y penser les cheminements piétons potentiels avant d'implanter le bâti, afin de créer des itinéraires pro-



tégés du charroi automobile et des raccourcis propres aux piétons et aux cyclistes. Et ici encore, veiller aux connexions piétonnes entre quartiers voisins. Un travail au cas par cas devrait également être consacré à plusieurs grandes artères commerciales, qui sont parcourues quotidiennement par plus de 10 000 piétons sur des trottoirs exigus. Dans le même ordre d'idées, les environs directs des gares voient quotidiennement débarquer bien davantage que 10 000 piétons, dans un environnement hostile. Pour ses situations spécifiques, un renversement des priorités devrait placer les piétons au cœur de l'aménagement. Et pourquoi pas, marquer un grand coup en piétonnisant les boulevards centraux, par exemple entre la Bourse et de Brouckère ?

Grandes et petites avancées

Le plan regorge de mesures complémentaires, fondamentales ou plus légères, qu'il nous est impossible de toutes citer ici. En voici quelques-unes, dans le désordre. La nomination d'un «Monsieur marche» au sein de l'administration, sur le modèle récent du très efficace «Monsieur vélo», qui devra viser tous les projets d'aménagement. La création de vadémécums à l'intention des professionnels et des concepteurs de voirie. La subsidiation des projets communaux par la Région conditionnée au respect du plan. La mise en place d'une hiérarchie des voiries et de boucles de circulation dans les quartiers d'habitation les immunisant du trafic de transit. Des études spécifiques sur les besoins et les désirs des piétons. Des campagnes de promotion destinées à améliorer l'image du piéton. L'audace d'élargir les

trottoirs et de les débarrasser des innombrables obstacles : piquets, horodateurs, poteaux, terrasses, publicités,...

En avant, marche !

Le grand mérite du plan piéton est de définir un principe fondamental, destiné à guider toutes les politiques : placer le piéton au cœur de l'espace public. Ce principe devra être intégré dans les futurs plans stratégiques que sont les PRAS, PRDD et projets communaux. Il devra présider aux réflexions de l'ADT et guider les futurs schémas directeurs des zones à urbaniser. Ce plan est une nouvelle pièce du puzzle législatif déjà bien fourni de la mobilité bruxelloise : plan Iris II, plan vélo, plan régional de stationnement, Règlement Régional d'Urbanisme, plans communaux de mobilité,

contrat de gestion de la STIB... S'il faudra sans cesse veiller à la cohérence de l'ensemble, nous espérons surtout que les promesses déboucheront sur des applications concrètes de la part de la Région, des autorités locales et des forces de police. Au sein du milieu associatif, le travail du bureau d'études a été positivement salué. À présent, le plan va être discuté (et négocié) par les autorités politiques, et nous espérons qu'il ne sera pas perverti. Ce n'est pourtant que le plan approuvé par notre gouvernement qui sera soumis à enquête publique, cet hiver. Il serait bon que nos lecteurs participent activement à cette consultation et manifestent en masse leur soutien, car, à n'en pas douter, les opposants seront, eux, sur le pied de guerre.

JÉRÔME MATAGNE



ville 30 : espace à vivre !

La campagne Ville 30 a été lancée en septembre 2011, grâce à la ténacité du Gracq (groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens), rejoint par 8 associations citoyennes. Elle consiste à encourager les pouvoirs publics à faire primer la convivialité sur le trafic au sein des quartiers, dès aujourd'hui.

Le projet consiste à mettre l'ensemble d'une agglomération en zone 30, à l'exception des axes routiers où la fonction de transit automobile domine. Dans une «Ville 30», le 30km/h devient la norme et c'est le 50 km/h qui devient l'exception. Il n'est pas toujours nécessaire de réaliser de lourds aménagements : la compréhension de ce concept et de ses avantages constitue déjà un grand pas vers l'acceptation et le respect du 30 km/h.

Une agglomération au sein laquelle la vitesse est limitée à 30 km/h offre une circulation apaisée et une vie locale plus développée. Les parents osent à nouveau y laisser sortir leurs enfants, les résidents s'y déplacent plus fréquemment à pied ou à vélo, et les commerces de proximité y fleurissent. Nous n'y voyons que des avantages du point de vue de la sécurité, de la pollution sonore et atmosphérique, de l'autonomie des personnes à mobilité réduite, de la convivialité,...

Rappelons qu'en respect du plan Iris II, 100% des voiries communales devraient être aménagées en zones 30.

Le plan piéton s'inscrit dans la même philosophie en appelant à la création de «zones de séjour» au sein desquelles la qualité de séjour aurait priorité sur la fonction de circulation. Des aménagements lourds ou très légers, en fonction des situations, marqueraient le passage dans une telle zone.

Pour soutenir l'idée de Ville 30, chaque citoyen peut agir sans attendre les effets du plan piéton. Tout d'abord, et de manière évidente, en conduisant de manière apaisée partout où la vie locale est présente. Mais également en adressant une lettre à ses élus locaux en demandant le passage en zone 30 de son quartier et en signant une pétition en ligne.

Des informations complètes, ainsi que la pétition, sont disponibles sur le site internet : www.ville30.be

édito

L'accord du gouvernement fédéral : un remake de 89 ?

Tout le monde s'accorde pour qualifier le nouvel accord du Gouvernement fédéral d'historique. Il comporte un volet institutionnel qui acte un transfert important de compétences et de moyens aux entités fédérées ainsi que quelques mesures de «simplification» intra-bruxelloises, et un volet socio-économique particulièrement musclé que les marchés financiers se sont empressés d'applaudir.

Dans un article récent paru dans la presse néerlandophone¹, le géographe Christian Kesteloot constatait l'inégalité croissante de la répartition des richesses entre Bruxelles et la Flandre. En 1977, le revenu des Bruxellois était supérieur de 18% à la moyenne nationale. Aujourd'hui, il est inférieur de 18 %. Nous connaissons bien ce paradoxe qui veut que les salaires pratiqués à Bruxelles, qui sont pourtant supérieurs à ceux pratiqués dans les autres régions (500 euros de plus en moyenne qu'en Flandre et 700 euros de plus qu'en Wallonie) profitent surtout aux travailleurs qui font la navette alors que les coûts liés à la fonction de capitale sont pris en charge majoritairement par les Bruxellois qui voient, eux, leurs revenus relatifs diminuer de 1% en

moyenne chaque année. Une réalité qui fait dire au géographe qu'en Belgique, les pauvres paient pour les riches...

L'accord du Gouvernement fédéral prévoit de nombreuses mesures de réduction des coûts qui toucheront plus durement les personnes les plus précarisées de notre société. Avec un taux de pauvreté proche des 30 % (et probablement sous-estimé tant le coût de la vie est plus élevé dans la capitale), Bruxelles sera inmanquablement plus durement touchée que les autres Régions. Et rien ne prouve que les moyens nécessaires pour faire face à ce désastre annoncé suivront en proportion.

On ne peut s'empêcher de comparer la situation actuelle à celle de 1989, année de naissance de la Région bruxelloise. En échange d'un parlement et d'un exécutif propre (sans autonomie constitutive), la contre-partie payée à l'époque par la toute nouvelle Région ne se révéla que plus tard au gré des exercices budgétaires : un déficit chronique de financement que les gouvernements bruxellois successifs n'ont cessé de compenser par une politique immobilière débridée.

INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES

**TOUTE L'ÉQUIPE DE BRUXELLES EN MOUVEMENTS
VOUS SOUHAITE UNE BONNE ANNÉE 2012**

